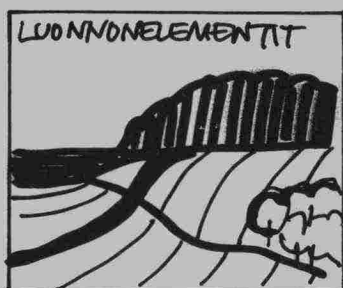
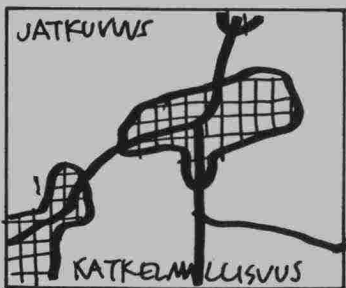
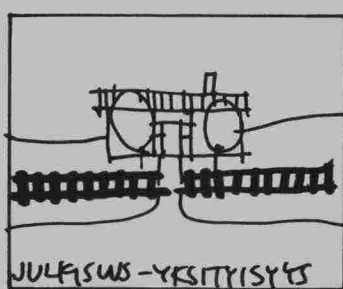
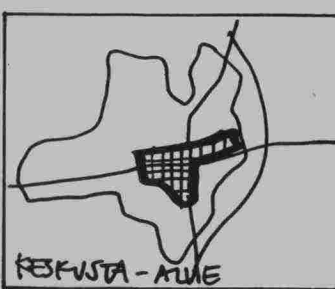
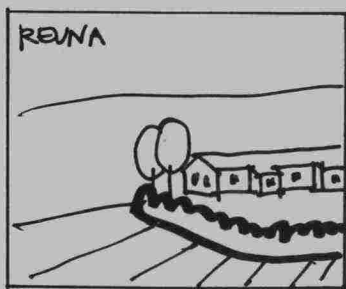
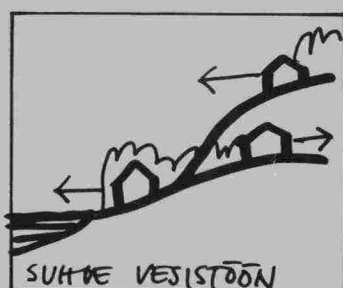
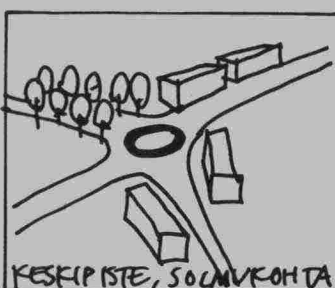
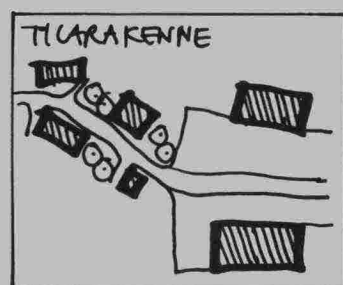
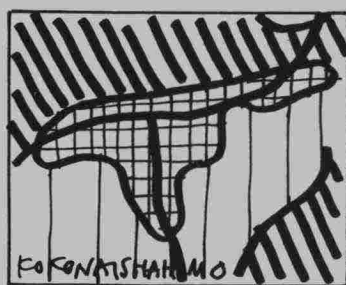
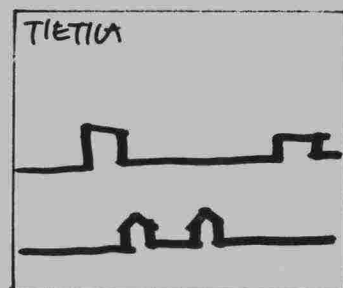
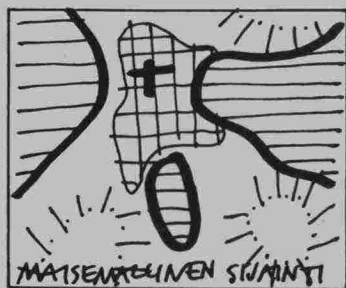


Yleisten teiden ympäristön tila - taajamat



Tielaitoksen
selvityksiä
8/1996

Helsinki 1996

Kehittämiskeskus

Tielaitoksen selvityksiä
8/1996

**Yleisten teiden ympäristön tila
- taajamat**

Tielaitos
Kehittämiskeskus

Helsinki 1996

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-186-1
TIEL 3200378
Oy Edita Ab
Helsinki 1996

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefax (90) 1487 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Yleisten teiden ympäristön tila - taajamat [Miljön vid allmänna vägar - tätorter / The public roads' environment - urban areas]. Tielaitos, kehittämiskeskus. Helsinki 1996. Tielaitoksen selvityksiä 8/1996. 93 s. + liitt. 20 s. TIEL 3200377. ISBN 951-726-186-1, ISSN 0788-3722.

Aiheluokka: 05, 10, 113

Asiasanat: taajamat, taajamatiet, taajamakuva, tienpito, nykytilakuvaus

Tiivistelmä

Piirien taajamaselvitykset ovat osa yleisten teiden ympäristön nykytilan kartoitusta, jota tielaitos on koonnut vuodesta 1991. Kaikkiaan selvityksissä on tutkittu 498 maaseututaajamaa tai pientä kaupunkia, joiden väkiluku vaihtelee 100:sta 12 000:teen. Niistä on selvitetty tiemaisemaa ja taajamakuva, maankäyttöä ja liikenneturvallisuutta sekä listattu ongelmakohteet ja esitetty alustavia parannusehdotuksia. Tämän yhteenvetoraportin tarkoituksena on koota piirien selvityksistä kattava yleiskuva taajamien yleisten teiden ympäristön nykytilasta, keskeisimmistä ongelmista ja ratkaisumahdollisuuksista.

Taajamien maisemalliset lähtökohdat vaihtelevat eri puolilla maata ja myös tiepiirien sisällä. Pienissä ja hitaasti kasvavissa taajamissa yhdyskuntarakenteen ja myös tiestön suhde maisemarakenteeseen on yleensä säilynyt havaittavana, nopea kasvu on johtanut tieverkon uusimiseen ja suhde maisemaan on hämärtynyt. Itä- ja Pohjois-Suomen taajamakuvassa luonnonelementeillä on tärkeä sija, Etelä- ja Länsi-Suomessa korostuu ihmisen muokkaama kulttuurimaisema.

Maankäytön pääongelmana on kautta maan taajamarakenteen väljyys ja hajanaisuus. Ohikulkutiejärjestelyt ovat vetovoimallaan usein lisänneet hajaannusta houkuttelemalla palvelut ja työpaikat pois keskustasta. Muita yleisiä maankäytöllisiä ongelmia ovat keskustojen epämääräisyys ja puutteet yleiskaavoituksessa. Ongelmat keskittyvät nopeasti kasvaviin taajamiin.

Taajamakuvan ja tiemiljöön nykytilasta piirien raportit osoittavat, että parannettavaa löytyy. Keskeisimpiä ongelmia ovat: Tien luonne suhteessa ympäröivään maankäyttöön, taajamat ilmeeltään samankaltaisia, identiteetti heikentynyt, rakennetun ympäristön kirjava laatu erityisesti liikekeskuksissa, tietila on levinnyt hahmottomaksi, tien taseus on liian korkealla ja ympäristön viimeistelytaso on heikko. Kaikki nämä osatekijät ovat seurausta hallitsemattomasta kasvusta.

Piirien raporteissa taajamat on luokiteltu ongelmallisuuden mukaan yleensä kolmeen luokkaan ja listattu runsaasti monentyyppisiä korjaustoimenpiteitä. Luokitus ja toimenpidesuosituksukset eivät muodosta varsinaista toimenpiteiden ohjelmointia, vaikka ne ovat pohjana sen laatimiselle. Taajamaselvitysten tueksi piirien olisi hyvä laatia taajamatiepoliittiset ohjelmat.

Sammanfattning

Vägdistriktens tätortsutredningar är en del av den kartläggning av miljön kring befintliga allmänna vägar, som vägverket startade 1991. Sammanlagt har 498 landsbygdstätorter och små städer granskats. Deras invånarantal varierar mellan 100 och 12 000. Tätortsutredningen gäller väglandskap och tätortsbild, markanvändning samt trafiksäkerhet, problemområden och preliminära åtgärdsförslag. Denna sammanfattande rapport strävar att ge en allmän bild av miljöns nuläge, väsentliga problem och möjligheterna att lösa dem för allmänna vägar i tätorter.

Tätorterna har olika förhållande till landskapet i landets olika delar och också inom vägdistriktet. I små och långsamt växande tätorter har bebyggelsestrukturen och vägnätet i allmänhet bibehållit en tydlig relation till landskapsstrukturen, medan snabb tillväxt lett till förnyelse av vägnätet och försämrat denna relation. I östra och norra Finland har naturen en betydande roll i tätortsbilden, i södra och västra Finland det av människan bearbetade kulturlandskapet.

Markanvändningens huvudproblem är genomgående den splittrade och överdimensionerade tätortsstrukturen. Ofta har förbifarters dragningskraft ökat splittringen genom att service och arbetsplatser lockats bort från centrum. Andra allmänna markanvändningsproblem är oklara centrumområden och brister i generalplaneringen. Snabbt växande tätorter har mest problem.

Distriktens rapporter visar att många förbättringar behövs i tätortsbildens och vägmiljöns nuläge. Väsentliga problem är vägens karaktär med hänsyn till omgivande markanvändning, tätorterna likriktas, identiteten försvages, bebyggelsen är brokig, i synnerhet i centra, vägzonen är för bred, vägen för högt och omgivningens utformning slarvig. Alla dessa faktorer följer av obehärskad tillväxt.

I distriktens rapporter indelas tätorterna i allmänhet i tre klasser, beroende på problemens omfattning. Många förbättringsåtgärder föreslås. Klassningen och förslagen utgör inte något direkt åtgärdsprogram, fastän de kan ligga till grund för det. Vägdistriktet borde också göra en tätortspolicy till stöd för tätortsutredningarna.

The public roads' environment - urban areas

Key words: urban areas, urban roads, road management

Abstract

The regional road administrations' urban area surveys are part of the survey of the state of the environment along existing public roads, started by the Road Administration in 1991. The regional surveys cover 498 villages and small towns, with a population from 100 to 12 000 inhabitants. The aspects studied were road landscape, townscape, land use and traffic safety, problem zones and preliminary action proposals. Based on the regional studies, this summary report presents an overview of the state of the environment of public roads in small urban areas, the most important problems and possible solutions.

The relation of urban areas to the landscape varies in different parts of the country and within regions. In small and slowly growing urban areas, a clear relationship between landscape structure on the one hand, and urban structure and the road network on the other hand, has generally been maintained, while fast growth has led to reconstruction of the road network and a weakening of that relationship. In eastern and northern Finland, nature has a dominant role in urban area townscapes; in southern and western Finland the culture landscape, formed by human action, dominates.

In land use, the most widespread problem is oversize and fragmented urban structure. By-pass road attraction has often added to fragmentation, pulling jobs and services out of central areas. Other general land use problems are unfocussed central areas and weak master plans. Problems concentrate in fast growing urban areas.

The regional reports show that much needs to be done regarding the present state of the townscape and the roads' environment. Essential problems are the relation between the character of the road and surrounding land use, uniform urban areas, loss of identity, ugly townscape especially in central areas, too wide road areas, too high road elevation and unfinished surroundings. These factors all show the impacts of unregulated growth.

The urban areas are generally divided into three classes in the regional reports, depending on the level of problems. Many remedial actions have been listed. The classification and action proposals do not form an action program, even though they serve making such programs. The regional road administrations should also develop urban area policies to support the surveys.

Esipuhe

Tiepiirit ovat laatineet vuosina 1993-95 selvitykset taajamateidensä tilasta. Selvitykset ovat osa tielaitoksen laajaa yleisten teiden ympäristön tila-selvityskokonaisuutta. Tilaselvitykset ovat pohjana tielaitoksen ympäristöohjelmalle 1996.

Tämän yhteenvetoraportin tarkoituksena on koota piirien selvityksistä kokonaan kattava yleiskuva taajamien yleisten teiden ympäristön nykytilasta, keskeisimmistä ongelmista ja niiden ratkaisumahdollisuuksista. Raportti on näin pohjana toimenpiteiden ohjelmoinnille. Samalla tutkitaan, mitä alueellisia eroja ja toisaalta yhtäläisyyksiä eri puolilla maata on havaittavissa. Tarvitaanko alueellista taajamatiepolitiikkaa? Pätevätkö samat suunnitteluperiaatteet koko maassa?

Yhteenvedon on tiepiirien selvityksistä koonnut arkk. *Tapani Vuorinen* apunaan arkk. *Eeva Aarrevaara*. Liikenneturvallisuutta koskevat tekstiosuudet on tuottanut DI *Christel Kautiala* LTT Group Oy:stä. Tielaitoksen kehittämiskeskuksessa työtä ovat ohjanneet arkk. *Anders Jansson* ja MMM *Raija Merivirta*. Raportin on julkaisuksi toimittanut MTi *Helena Tulemo*.

Helsingissä maaliskuussa 1996

Tielaitos
kehittämiskeskus

Sisältö

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	7
SISÄLTÖ	8
1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	9
2 MAISEMARAKENNE JA TAAJAMAT	15
3 MAANKÄYTTÖ JA LIIKENNEVERKKO	25
3.1 Keskeisimmät ongelmat ja toimenpide-ehdotukset	27
3.2 Alueelliset erityispiirteet	32
4 TAAJAMAKUVA JA TIEMILJÖÖ	45
4.1 Taajaman suhde maisemaan, taajamakuva ja tiemiljöötekijät	47
4.2 Keskeiset ongelmat ja toimenpidesuositukset	48
4.3 Alueelliset erityispiirteet	53
5 MUUT YMPÄRISTÖTEKIJÄT, POHJAVESIALUEET, MELU JA PÄÄSTÖT	65
6 TAAJAMATEIDEN PARANTAMISTARVE	69
6.1 Tielaitoksen päämäärät 2005	70
6.2 Taajamaluokitus toimenpiteiden pohjana	72
6.3 Toimenpidetarpeet luokassa I	75
6.4 Toimenpidetarpeet luokassa II	82
6.5 Toimenpidetarpeet luokassa III	85
6.6 Toimenpidetarpeet arvotaajamissa	87
6.7 Taajamien suunnittelijan muistilista	90
KIRJALLISUUS	93
LIITTEET	
1. Piirien raportit tiiviisti	
2. Luettelo arvotaajamista	

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Taajamateiden suunnittelu elää muutosvaihetta. Vielä 1980-luvun alussa ei tehty suurtakaan eroa taajamatien ja muiden yleisten teiden välille, vaan taajamatiejärjestelyt noudattivat samoja liikennepainotteisia tavoitteita ja toteuttivat samoja standardiratkaisuja. Monta herkkää kirkonkylämiljöötä ja kylänraittia on ehditty runnella liian raskailla tiejärjestelyillä. Kun samanaikaisesti yksioikoisella kaavoituksella ja epäesteettisellä rakentamisella on luotu paljon hajanaista ja epäviihtyisää ympäristöä ja muutettu valtaosa kuntakeskuksista toistensa kopioksi, on tultu vaiheeseen, jossa kehityksen suuntaa on ollut pakko tarkistaa.



Kuva 1: Ruovesi. Hämeen tiepiiri /5/

Taajamatiesuunnitteluun on 1980-luvun puolivälistä alkaen tielaitoksessa kehitetty uusia ohjeita ja niiden hengessä toteutettu jo melko monta taajamatiesaneerausta. Tärkeimmiksi tavoitteiksi ovat nousseet

- Ajonopeuksien alentaminen keskustoissa
- Kevyen liikenteen aseman parantaminen
- Tiestön jaksotuksen korostaminen
- Pienimittakaavaisen tieympäristön säilyttäminen tai luominen
- Viimeistelytason ja viherilmeen parantaminen
- Maankäytön suunnittelun ja liikennesuunnittelun kytkeminen kiinteästi yhteen.

Taajamatien suunnittelu ei saisi olla vain tien suunnittelua taajamassa eikä edes liikennesuunnittelua taajamassa, vaan jotain laajempialaista, eri intressien ja näkemysten yhteen sovittamista. Tarvitaan laaja-alaista osaamista ja eri alojen asiantuntijoita, mutta myös kansalaisosallistumista.

Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Etelä-Karjala /12/

Taajamaselvitykset ovat osa laajaa yleisten teiden ympäristön nykytilan kartoitusta, jota tielaitos on koonnut vuodesta 1991. Piireittäin on laadittu osaselvityksiä, joiden pohjalta kokonaiskuva tiestön nykytilasta hahmottuu ja jotka palvelevat toimenpiteiden ohjelmointia. Piirien selvityksistä tielaitoksen kehittämiskeskus kokoaa valtakunnalliset yhteenvetoraportit.

Maaseututaajamia koskevissa selvityksissään tiepiirit ovat tutkineet kaikkiaan 498 taajamaa, joista on selvitetty

- tiemaisema ja taajamakuva
- maankäyttö
- liikenneturvallisuus

sekä listattu ongelmakohteet ja esitetty alustavia parannustoimenpiteitä.

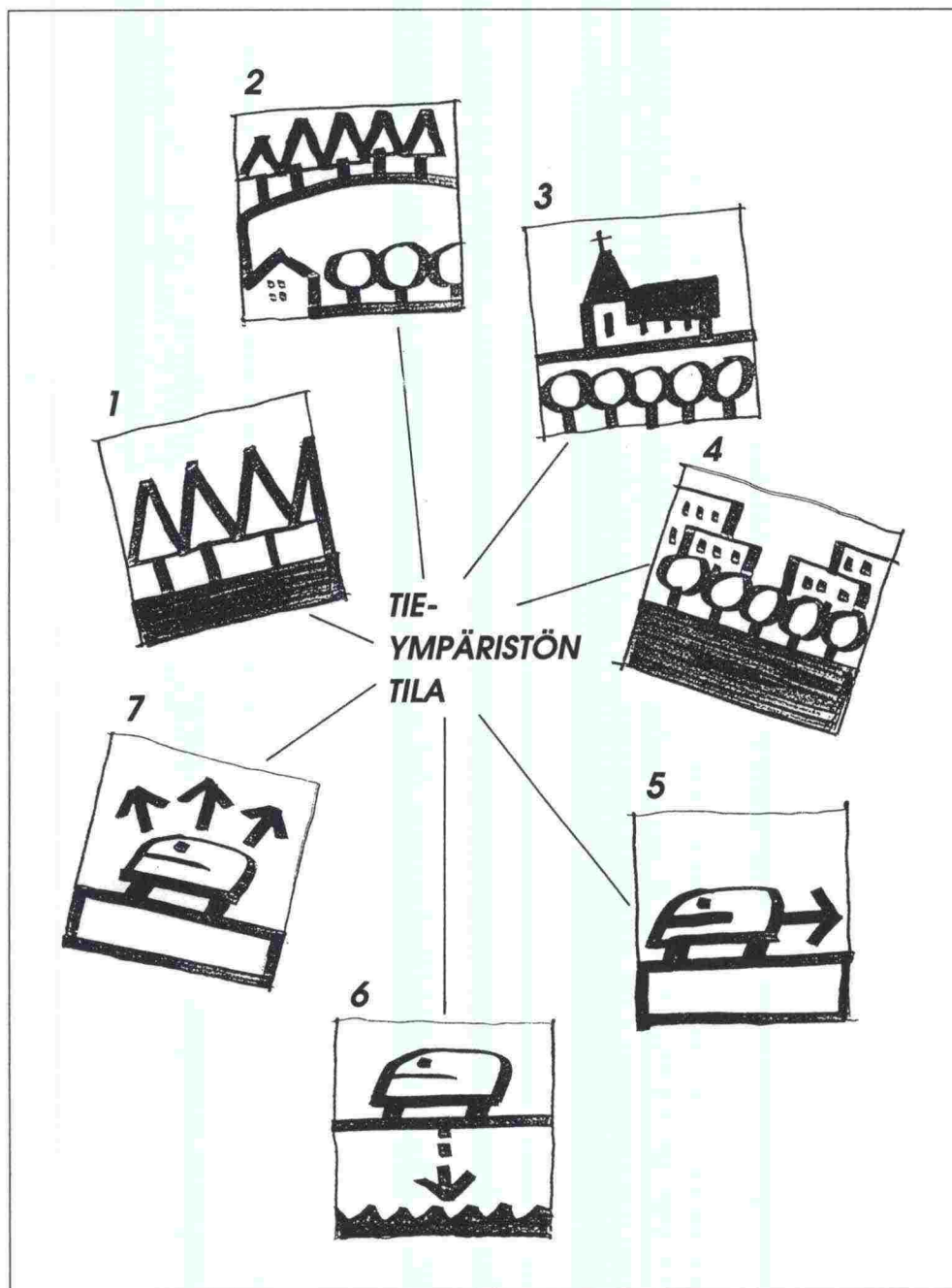
Selvitysten tarkastelutapa ja tarkkuus vaihtelevat piireittäin huomattavasti. Kohteiden suuri määrä näkyy yleensä suoraan taajamakuvausten yleispiirteisyytenä.

Pienimmät tutkitut kohteet ovat noin 100:n asukkaan taloryhmiä ja suurimmat 12 000:n asukkaan kuntakeskuksia ja maaseutukaupunkeja. Näin on jouduttu tarkastelemaan luonteeltaan täysin erityyppisiä taajamia yleensä samaa tarkastelutapaa ja tarkkuutta käyttäen. Tämä on osittain johtanut turhan yleispiirteisiin havaintoihin (isoissa taajamissa paljon ongelmia, pienissä vähemmän). Ryhmittely ja vertailu koon mukaan olisi luultavasti tarkentanut tulosta. Nyt ainoastaan Uudellamaalla tutkittiin erikseen pienet maaseututaajamat ja isommat kasvuvyöhykkeen taajamat.

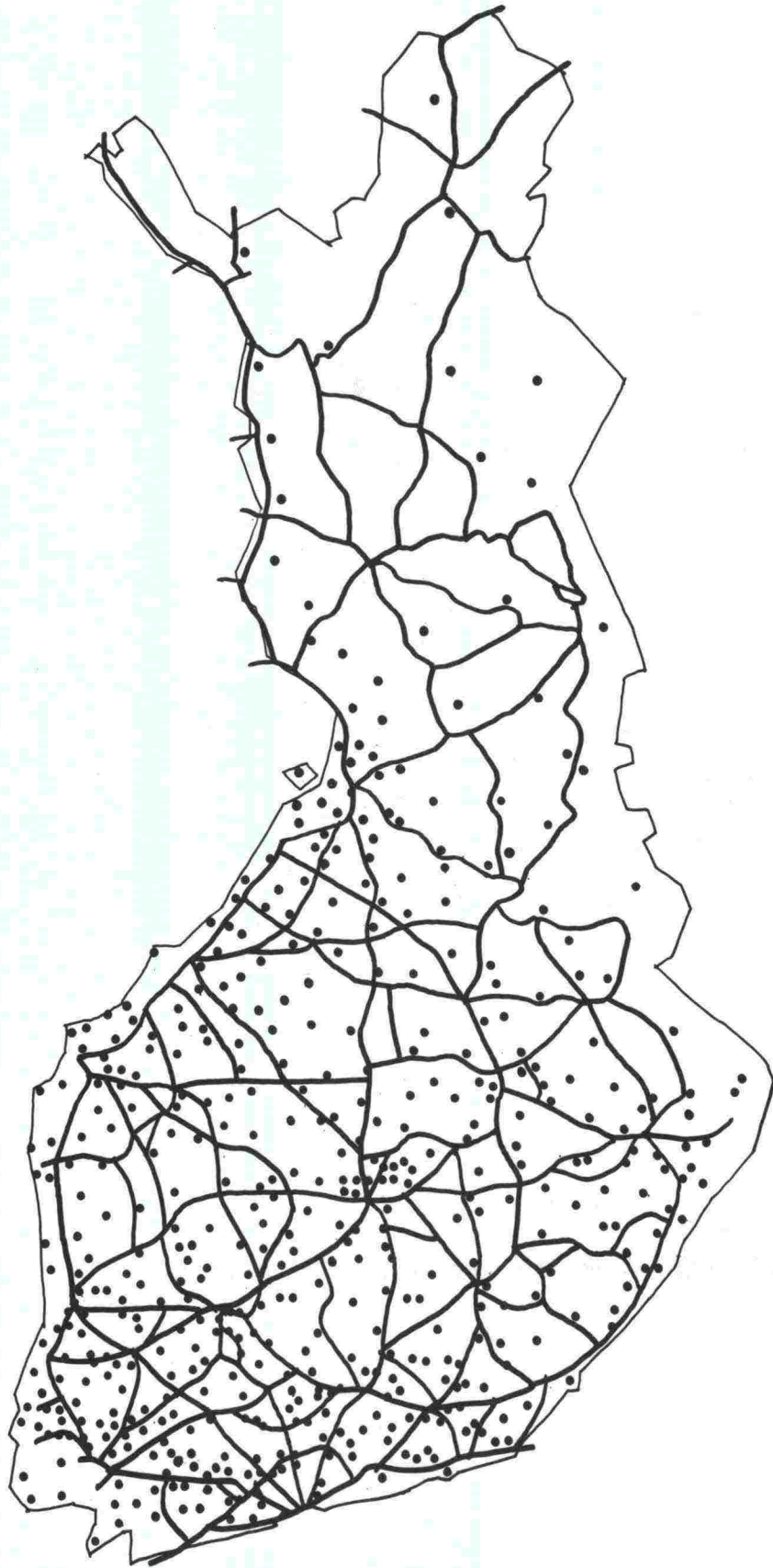
Tämän yhteenvetoraportin tarkoituksena on koota piirien selvityksistä koko maan kattava yleiskuva taajamien yleisten teiden ympäristön nykytilasta, keskeisimmistä ongelmista ja niiden ratkaisumahdollisuuksista. Raportti on näin pohjana toimenpiteiden ohjelmoinnille. Samalla tutkitaan, mitä alueellisia eroja ja toisaalta yhtäläisyyksiä eri puolilla maata on havaittavissa. Tarvitaanko alueellista taajamatiepolitiikkaa? Pätevätkö samat suunnitteluperiaatteet koko maassa?

Taulukko 1: Tutkittujen taajamien lukumäärä ja asukasmäärät.

Tiepiiri	Tutkittuja taajamia	Asukkaita
UUDENMAAN TIEPIIRI Osa I (isot taajamat) Osa II (pienet taajamat) yhteensä	12 22 34	- 400-2 200
TURUN TIEPIIRI	84	200-4 800
KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRI Mikkelin lääni Kymenlaakso Etelä-Karjala yhteensä	31 25 15 71	300-4 500 100-7 300 100-7 900
HÄMEEN TIEPIIRI	73	-
SAVO-KARJALAN TIEPIIRI Kuopion lääni Pohjois-Karjalan lääni yhteensä	28 26 54	200-10 100 -
KESKI-SUOMEN TIEPIIRI	45	200-12 000
VAASAN TIEPIIRI	60	-
OULUN TIEPIIRI	60	150-10 500
LAPIN TIEPIIRI	17	600-6 500
Kaikkiaan	498	100-12 000



Kuva 2: Tieympäristön tilaan vaikuttavia tekijöitä ovat teiden suhde luontoon (1), maisemaan (2), kulttuurihistoriaan (3) ja taajamiin (4). Ympäristön tila muodostuu myös liikenteen vaikutuksista, jotka ilmenevät ympäristössä päästöinä (5), pohjavesien tilana (6) ja meluna (7). Uudenmaan tiepiiri, osaraporttien logot. /2/



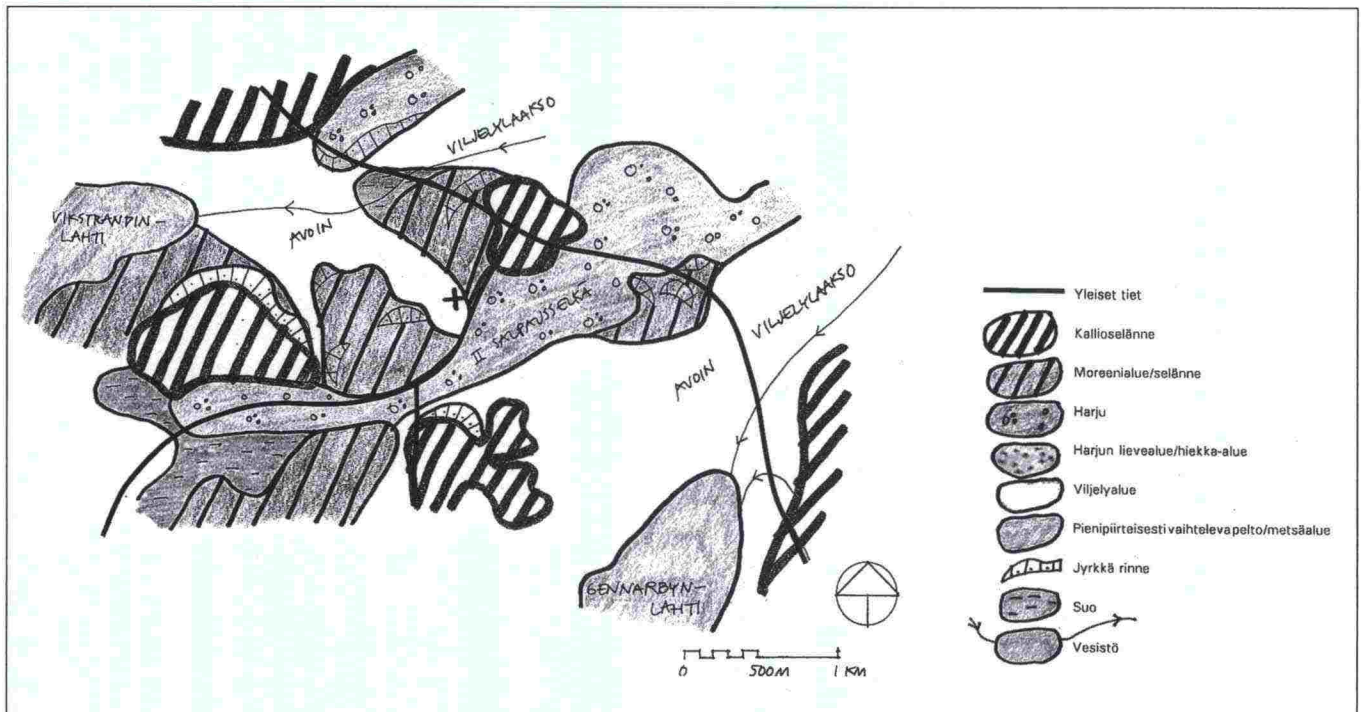
Kuva 3: Tiepiirien selvityksissä käsitellyt taajamat

2 MAISEMARAKENNE JA TAAJAMAT

Kaikissa taajamaselvityksissä on tarkastelun pohjana kuvaus maisemarakenteesta ja tyypillisistä taajaman sijoittumistavoista. Tavallisimmin tarkastelu pohjautuu ympäristöministeriön maisemamaakuntajakoon. Selvitykset korostavat maisemallisten ominaispiirteiden arvoa taajamakuvan ja tie-maiseman hoidossa. Identiteettiä ja tunnistettavuutta peräänkuulutetaan.

Selvitysten mukaan pienissä ja rauhallisesti kasvaneissa taajamissa taajamarakenteen ja tieverkon riippuvuus maisemallisista lähtökohdista on vielä selvästi nähtävissä, mutta taajaman kasvaessa riippuvuus on yleensä hämärtynyt. Suurimittakaavaisessa ja maastomuodoiltaan voimakkaassa maisemassa kuten Itä- ja Pohjois-Suomessa maiseman tunnuspiirteet säilyvät yleensä helpommin.

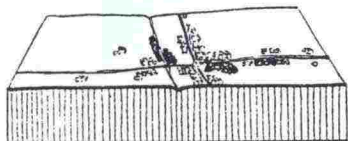
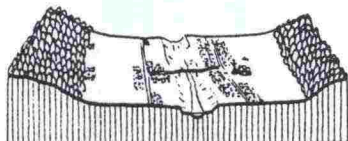
Uusimaa kuuluu maisemallisesti eteläiseen rantamaahan, jossa asutus on perinteisesti sijoittunut selänteiden reunavyöhykkeille ja peltojen ympäröimille kumpareille. Uudenmaan länsireuna on Salpausselkien reunamuodostumaa, jossa asutus on sijoittunut vesistöjen ja harjujakson leikkauskohtiin /1/.



Kuva 4: Kaavio Tenholan maisemarakenteesta. Uudenmaan tiepiiri /2/.

8 POHJANMAA

Taajamat jokirannoissa. Nauha-
mainen asutus.

**6 SUOMENSELKÄ**

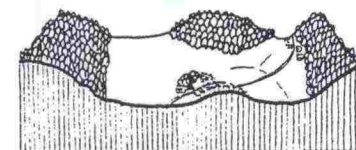
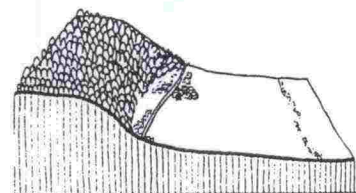
Asutus harvaa. Taajamat laak-
soissa ja vesistöjen varrella.
Huuhtoutumattomilla alueilla
vaara-asutusta.

3 HÄMEEN VIILJELY- JA JÄRVIMAA

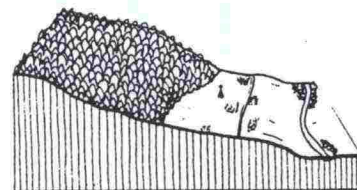
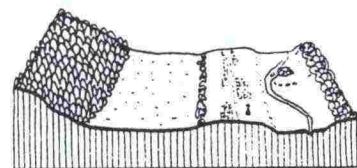
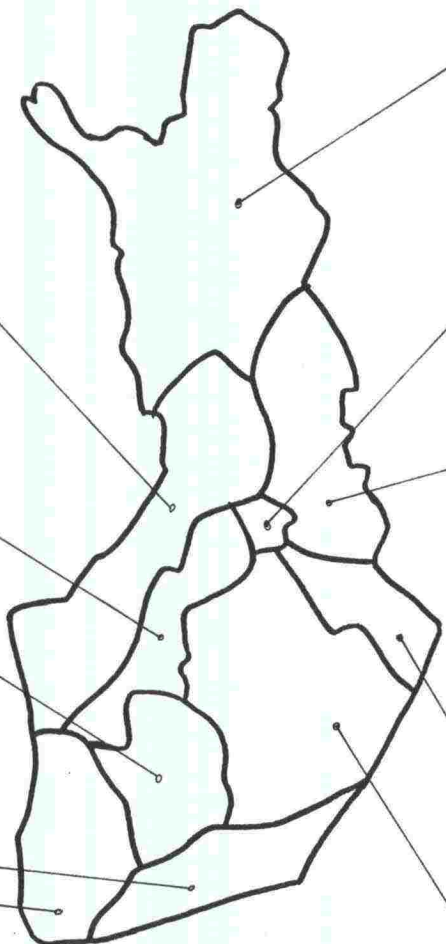
Taajamat harjun satulassa, har-
jun rinteellä tai vesistön äärellä.
Rakennukset tiiviisti kyläraitin
varressa, rivikylä.

1 ETELÄINEN RANTAMAA**2 LOUNAISMAA**

Taajamat reunavyöhykkeellä,
usein jokien varressa tai ranni-
kolla. Kumpareasutus.

**10 PERÄPOHJOLA, LAPPI**

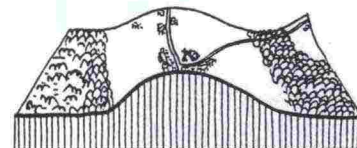
Taajamat jokilaaksoissa. Nauha-
mainen harva asutus.

**7 OULUJÄRVEN SEUTU**

Asutus on harvaa. Rakennus-
ryhmät väljästi joen tai järven
töyräällä.

**9 KAINUUN JA KUUSAMON
VAARAMAA**

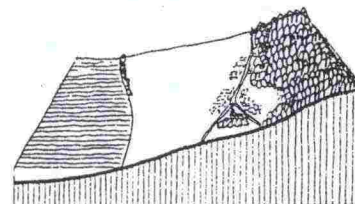
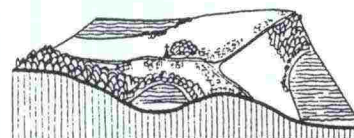
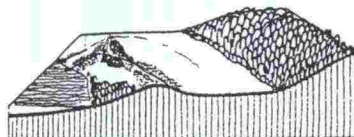
Vaara-asutusta sekä joenvarsi-
ja järvenrantakylä.

**5 VAARA-KARJALA**

Taajamat vaaran laella tai lou-
naisrinteellä. Rakenne harva.

4 ITÄINEN JÄRVI-SUOMI

Taajamat vesireittien varsilla
matalilla rantaselänteillä, har-
juilla tai rannan ja selänteen
välissä. Väljä rakenne.



Kuva 5: Ympäristöministeriön laatima maisemamaakuntajako ja tyypilliset asutuksen sijoitusperiaatteet.
Piirroksat Maija Rautamäki, 1983 /1/.

Pienet maaseututaajamat ovat usein syntyneet reunavyöhykkeeseen kuten Karjalohja pitkittäisharjun kupeeseen, Pusula järveen päättyvän viljelymaiseman reunaan sekä Pernaja lähelle merenrantaa. Selkeää kumparemaista sijaintia noudattavat esimerkiksi Nummi ja Pornainen ja matalammille kumpareille sijoittuneet Artjärvi, Lapinjärvi ja Liljendal. Vaikka Uudellamaalla vesistöjen osuus on vähäinen, melkein kaikki tutkitut taajamat sijoittuivat joko meren, jokilaakson tai järven tuntumaan. Tyypillisintä on taajaman syntyminen harjumuodostuman ja vesistön leikkauskohtaan. Osa taajamista on kehittynyt liikenneyhteyksien varaan, kuten Saukkola, Siuntion asemanseutu, Otalampi ja Monninkylä /2/.



Kuva 6: Taajamat ovat usein sijoittuneet harjumuodon ja vesistön yhtymäkohtaan, kuten Karjalohja II Salpausselän rinteelle Puujärven ja Lohjanjärven väliselle kannakselle. Uudenmaan tiepiiri /2/.

Turun seudulla lounaismaalla asutuksen tyypillinen sijoittuminen on ollut pellon ja selänteen välinen reunavyöhyke tai erilliset peltojen ympäröimät kumpareet (Rautamäki, 1983). Taajamakuvauksessa korostetaan, että perinteiselle asutukselle on myös ollut tyypillistä rakentaminen tienvarteen. Tiet ja maisemarakenne ovat osaltaan säädelleet maankäyttöä. Alueella esiintyy toisistaan poikkeavia taajamatyyppejä: kumparekylät, mäkikylät, joenvarsien raittikylät sekä maisemarakenteeseen tukeutumattomat taajamat.

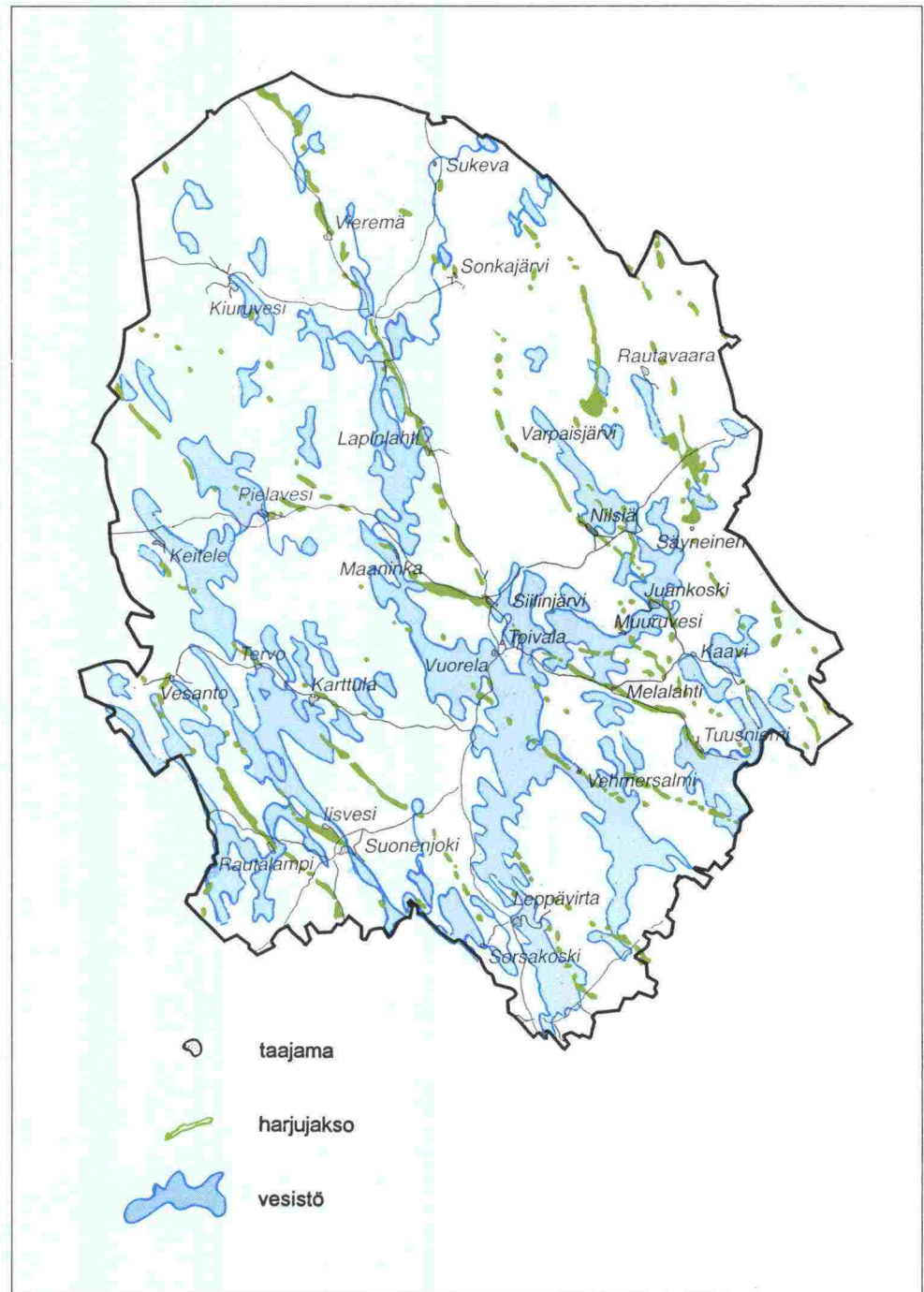
Kumparekylät sijaitsevat usein rannikolla. Taajamasta muodostuu hajanainen sen sijoittuessa erillisille kumpareille, joiden kautta vanhat tiet kulkevat. Esimerkkejä tällaisesta kehityksestä ovat Kemiö, Sauvo, Rymättylä ja Hinnerjoki. Sisämaassa esiintyy mäen tai harjun päälle rakentuneita taajamia, joiden rajat hahmottuvat selvinä. Näitä ovat esimerkiksi Kiikala, Nummi, Luvia ja Paimio. Kokemäen- ja Loimijokien laaksoissa on joen varteen tai jokilaakson ja selänteen reunaan kehittyneitä taajamia, kuten Eura, Vampula, Punkalaidun, Kouvatsa, Karkku, Ahlainen ja Noormarkku /3/.

Etelä-Savossa asutus on perinteisesti hakeutunut vesireittien varsille matalille rantaselänteille tai rannan ja selänteen väliin. Tyypillistä on asutuksen väljyys /1/. Taajamat ovat syntyneet maisemallisesti tärkeille paikoille, usein vielä teiden risteykseen tai vesireitin varteen. Alkuperäinen rakenne on ollut tien vartta tai rantoja mukaileva nauha. Taajamien hajanaisuutta lisää vesistöjen aiheuttama maaston rikkonaisuus ja metsäisyys /4/.

Etelä-Karjalan tarkastelualue kuuluu maisemallisesti osittain eteläiseen ranta- maahan ja osittain Salpausselkien alueeseen. Etelärannikolla asutuksen luonteenomaisia sijoittumistapoja ovat kumpareet tai maiseman reunat. Salpausselkien alueella taas taajamat ovat sijoittuneet vesistöjen ja reunamuodostumien leikkauskohtiin /1/. Salpausselät ovat soveltuneet luontevasti teiden rakentamiseen ja sinne sijoittuvat taajamat ovat yleensä päätien varressa tai sen halkomia.

Hämeessä asutuksen tyypillisiä sijoittumispaikkoja ovat harjun satula tai rinne sekä vesistön lähelle rakentaminen. Hämäläisten taajamien analyysissä mainitaan, että perinteinen kylämuoto on ollut ryhmä- tai rivikylä, jolla on ollut selkeä raja viljelysmaisemaan. Rakentaminen on myös ryhmittynyt tiiviisti raitin varteen vanhoissa taajamissa. Nykyiset taajamat ovat laajentuneet alueeltaan väljiksi ja menettäneet luonnettaan. Tiiviisti rakennettuja osia on enää vähän jäljellä /5/.

Pohjois-Savossa, johon pääosa Kuopion lääniä on luettu maisema-aluejaossa, on asutus sijoittunut tyypillisesti harjulle tai sen liepeille, rantakumpareelle, rinteelle tai myös vaaralle. Läänin eteläosassa asutus on perinteisesti hakeutunut vesireittien varsille /1/. Kuopion seudun taajamat sijaitsevat pääosin vesistöjen varsilla. Vanhimmat niistä olivat tiheitä ryhmäkylä. Maanjaot, kuten uusjako ovat hajottaneet perinteistä kylärakennetta. Savossa kirkonkylät ovat iältään nuorempia kuin Etelä- ja Länsi-Suomessa. Tyypillisiä rannassa sijaitsevia ja rantaa kohti avautuvia kyliä ovat esimerkiksi Leppävirran Paukarlahti ja Maaningan Tuovilanlahti. Jokivarsikylistä on esimerkkinä Kiuruveden Koskenkylä. Mäki- ja vaarakylät ovat yleisimpiä savolaisia kylätyyppejä. Sellaisia ovat esimerkiksi Leppävirran Mustinmäki, Nilsin Sänkimäki ja Lapinlahden Väisälänmäki /6/.



Kuva 7: Kuopion läänin kirkonkylät ja taajamien sijainti ja suhde maisemaan. Savo-Karjalan tiepiiri / Kuopio /6/.



Kuva 8: Järvi-Suomessa lähes kaikki taajamat sijoittuvat vesistöjen varrelle. Tervo. Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/.

Kuopion seudun taajamista saman harjujakson kupeeseen sijoittuvat Viere-mä, Lapinlahti, Riistavesi, Tuusniemi, Siilinjärvi ja Toivala. Lyhyempien harjujen tuntumaan ovat sijoittuneet Nilsinä, Pielavesi, Vesanto, Rautalampi ja Suonenjoki. Vieremä, Siilinjärvi ja Rautavaara ovat syntyneet harjun laajentumalle, deltalle. Lähes kaikki tarkastellut taajamat sijoittuvat suurten vesireit-tien varsille /6/.

Pohjois-Karjala jakaantuu maisemamaakuntajaossa Vaara-Karjalaan ja Järvi-Suomeen. Asutus on tyypillisesti sijoittunut vaarojen päälle tai rinteille /1/. Alueen taajamat sijaitsevat myös pääosin vesistöjen varrella, harjujen tai vaa-rojen laella hyvien viljelymaiden tuntumassa. Vanhoja vaaranlakikyliä on erityisesti alueen itäosassa. Parhaimmat vaarataajamat, kuten Kiihtelysvaara tai Heinävaara, ovat rakenteeltaan eheitä ja nauhamaisia. Kirkko sijaitsee maisemallisesti hallitsevalla paikalla teiden pääteaiheena. Maisemiltaan eri-tyisen kauniilla paikoilla sijaitsevat edellisten lisäksi mm. Ilomantsi, Kitee, Kesälahti, Tohmajärvi, Valtimo ja Värtsilä /7/.



Kuva 9: Itä-Suomen vaara-asutusta ympäröivät usein rinnepellot ja taajamien ilme on avara ja avoin. Kiihtelysvaara. Savo-Karjalan tiepiiri/ Pohjois-Karjala /7/.

Vaasan tiepiirin alue kuuluu Pohjanmaan ja Suomenselän maisemamaakuntiin. Sille tyypillistä on ollut asutuksen sijoittuminen jokirantoihin nauhamaisena /1/. Kokonaisuus voidaan jakaa osa-alueisiin seuraavasti: Suomenselkä, vaihettumisvyöhyke, lakeus ja rannikko. Lakeus- ja rannikkovyöhykkeiden taajamat tukeutuvat usein joen varteen muodostaen joko yksi- tai useampinauhaisia rakenteita riippuen jokiympäristön reunavyöhykkeistä. Usein joen suuntaiset harjanteet jakavat taajaman useampiin rinnakkaisiin asutusnauhoihin /8/.

Vaihettumisvyöhykkeellä taajamat tukeutuvat usein harjujen rinteisiin nauhamaisina rykelminä. Laaksojen pohjalla ovat pellot, joki tai järvi. Suomenselän mäkimaastossa taajamat ovat yleensä rakentuneet sormimaisina maaston lakialueille. Keskusta on sijoittunut teiden risteykseen ja taajama kasvaa pitkin teiden varsia /8/.



Kuva 10: Pohjanmaalla avarat jokilaaksot ovat keskeinen maisema-elementti. Vaasan tiepiiri /8/.



Kuva 11: Oulaisten taajama näkyy kauniisti sisääntulotielle joen ja peltoaukean yli. Oulun tiepiiri /9/.

Oulun läänin länsiosa kuuluu Pohjanmaan maisemamaakuntaan, jossa asutus sijoittuu tyypillisesti jokirantoihin nauhamaisesti. Itäosa on Kainuun-Kuusamon vaaramaata, jolle on luonteenomaista vaara- ja rinneasutus. Eteläosassa alueelle ulottuu Suomenselän vedenjakajavyöhyke /1/. Tasaisella Pohjanmaalla rakentamista rajoittavia maisemallisia tekijöitä ei juuri ole, kun taas Kuusamon ja Kainuun vaaramailla sitäkin enemmän. Muita osa-alueita ovat Oulujärven seutu ja Pyhäjärven-Pyhännän mäkialue /9/.

Pohjanmaalla maisemaa leimaa peltoalueiden laajuus. Taajamat ovat sijoittuneet selänteen reunoille, maastosta kohoaville kumpareille, harjanteille ja jokitörmille. Pyhäjärven-Pyhännän mäkialue on osa Suomenselkää. Maasto on melko tasaista tai kumpuilevaa, kuitenkin pienipiirteisintä Pohjanmaalla. Taajamat ovat niin ikään sijoittuneet samoilla tavoilla kuin Pohjanmaallakin. Oulujärven seutu on tasaista ja muuttuu vaaramaisemiksi järven itäpuolella. Taajamat sijoittuvat reuna-alueille, kumpareille, harjanteille tai jokitörmille kuten muillakin edellä mainituilla osa-alueilla. Kainuun ja Kuusamon vaaramaalla metsien osuus maisemassa on hallitseva. Korkeimmat vaarat ovat yli 500 m korkeita. Taajamat ovat sijoittuneet vaarojen alarinteille vesistöjen läheisyyteen erityisesti veteen työntyville niemille ja kannaksille /9/.

Lapin lääni on suurimmaksi osaksi yhtenäinen maisemamaakunta. Sen lounaisreuna on vielä tasaista Pohjois-Pohjanmaata, ja eteläreunaltaan vaaramaata. Pääosalle aluetta on tyypillistä asutuksen sijoittuminen harvana nauhana jokilaaksoihin (Rautamäki, 1983). Tarkastellut taajamat löytyvät vesistöjen ääreltä, maisemallisesti kauniilta paikoilta. Useimmat niistä ovat kasvanneet joenvarsikylistä nauhamaisiksi taajamiksi perusmuotonsa säilyttäen. Tällaisia ovat esimerkiksi Tervola, Ylitornio, Pello, Pelkosenniemi, Sodankylä, Savukoski, Kittilä, Kolari, Ivalo ja Utsjoki /11/.



Kuva 12: Saamen silta ja virastotalo ovat Utsjoen luonnonkauniin taajaman maa-
merkkejä. Lapin tiepiiri /11/.

3 MAANKÄYTTÖ JA LIIKENNEVERKKO

Taajamaselvityksissä korostuu maankäytön ja liikenneverkon keskinäinen vuorovaikutus sekä tarve kaavoituksen ja liikennesuunnittelun kiinteään yhteen sovittamiseen. Taajaman synty, kehittyminen ja maankäyttö on tiiviissä kytköksessä taajaman kautta kulkevaan päätiestöön ja siinä tapahtuviin muutoksiin. Vuorovaikutus on molemminpuolista, sillä taajaman kasvu aiheuttaa yleensä tarvetta tieverkon muutoksiin ja esimerkiksi ohikulkutien rakentamiseen.



Kuva 13: Mäntsälässä keskustan halki kulkenut Helsinki-Lahti maantie siirrettiin 50-luvun alussa 200 m keskustan länsipuolelle, mutta nopeasti kasvanut taajama ympäröi myös uuden tien (kuvassa). 1981 valmistui uusi valtatie 4:n ohitus kauemmas keskustan länsipuolelle. Nykyinen taajama ulottuu myös uuden tien yli. Uudemaan tiepiiri [2].

Taajamarakenteen ja tieverkon suhteessa toistuvat kautta maan samat perusasetelmat ja ongelmat. Tavallisimmat tapaukset ovat:

1. Ohikulkutien tuntumaan jäävät taajamat

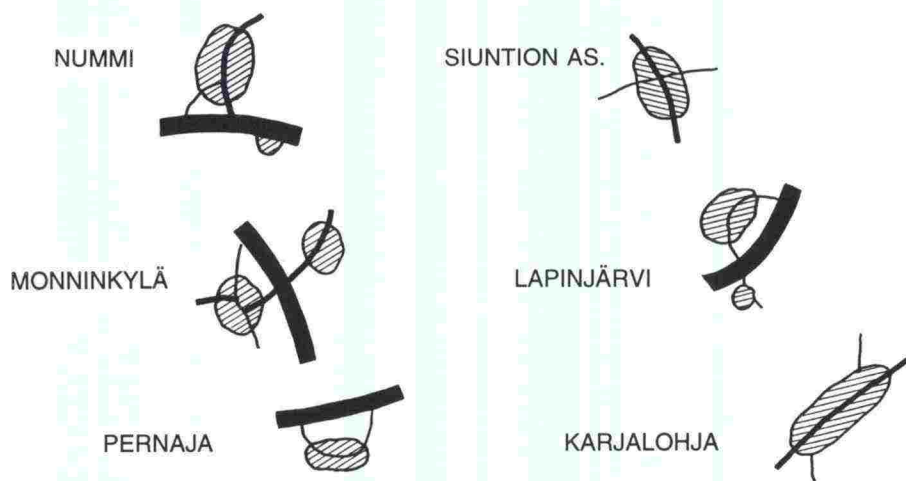
Näissä liikenneturvallisuusriskit keskittyvät ohikulkutien liittymiin ja ylityskohtiin. Turvallisuusriski on sitä suurempi, mitä korkeampi on ohikulkutien nopeustaso ja mitä suurempi on sen liikennemäärä. Pienet liittymävälit ja suuri liittymätiheys heikentävät liikenneturvallisuutta. Keskustan rauhoittuessa taajaman perinteinen ilme ja keskustaraitin pienimittakaavaisuus on usein voitu säilyttää. Kaikkialla todetaan ongelmaksi taajaman taipumus laajentua ohikulkutien varteen ja ylikin. Erityisesti liian läheltä kulkeva ohikulkutie näyttää synnyttävän "kaupparysiä", jotka näivettävät perinteisen keskustan elinkeinoelämän.

2. Taajamat, joissa pääraitti on samalla keskeinen läpiajoreitti

Pääraitti on liikenteellisesti ongelmallinen ja vaatii yleensä kevyen liikenteen väylästöä ja ajonopeuksien hillintää. Liikkeiden pihat ovat usein jäsentymättömiä ajoradan laajentumia. Nopeustaso on näillä taajamateilla usein liian korkea ja onnettomuusaste on keskimäärin 31 hvj-onnettomuutta/100 milj. ajon. km (muilla taajamateilla 23). Taajamajakson alku- ja loppukohdat (porttikohdat) ovat usein huonosti havaittavissa. Taajamasaneerausta vaativat kohteet löytyvät usein juuri tästä ryhmästä. Toisaalta voimakas pääraitti, jonka varteen kirkko ja muut merkittävät rakennukset on keskitetty voi luoda taajamalle omaleimaisuutta.

3. Ydinkeskustaa sivuavan läpiajoreitin halkaisemat taajamat

Läpiajoreitin liittymät ja ylityskohdat ovat riskipaikkoja. Kevyen liikenteen ylityskohdat on usein järjestetty samassa tasossa kuin ajoneuvoliikenne. Läpiajoreitin ilme on usein liian maantiemäinen ja vetävä ja sen estevaikutus taajamarakenteessa suuri.



Kuva 14: Esimerkki päätiestön ja taajamarakenteen suhteesta Uudenmaan pienissä taajamissa /2/.

3.1 Keskeisimmät ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

Taajamarakenteen hajanaisuus

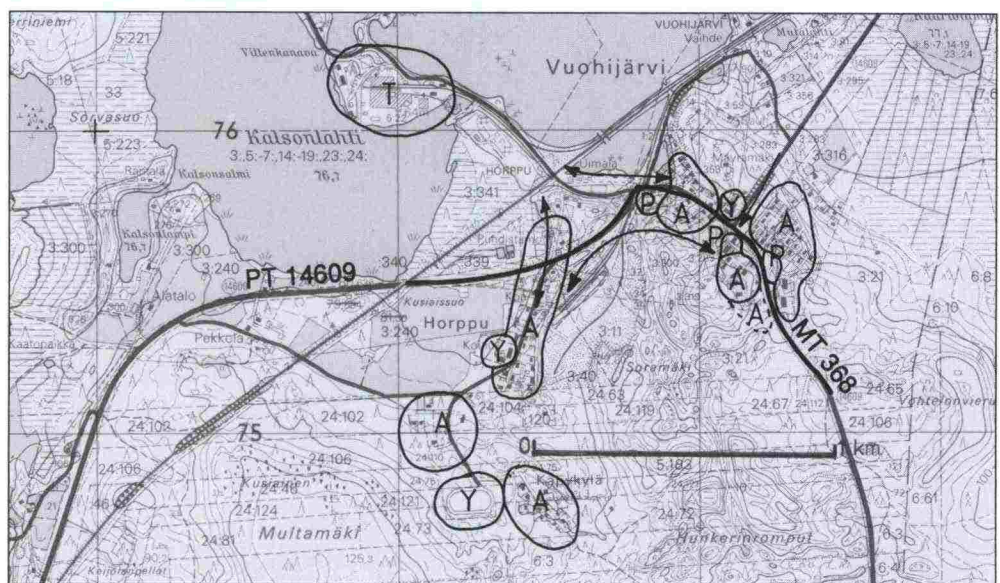
Piirien selvitysten valossa yleisin maankäytöllinen ongelma on taajamarakenteen hajanaisuus. Osaksi taajamien väljyys ja pirstoutuneisuus juontuu jo perinteisistä kylämuodoista ja maastollisista tekijöistä, osaksi sitä on synnyttänyt maanomistusolojen ohjailema kaavoitus. Hajanaisuus vaikuttaa sekä taajamakuvaan että toimintoihin: liikkumistarve kasvaa, palvelujen saanti vaikeutuu, orientoitavuus heikkenee, taajaman suhde maisemarakenteeseen hämärtyy, taajaman rajat käyvät epäselviksi, ympäristön ilme kärsii.

Onnistunut maankäyttö ilmenee seuraavasti:

- taajamarakenne on selkeä ja keskusta-alue suhteellisen tiivis
- taajamarakenne on eheä ja selkeästi rajautunut ja kasvaa tiivistämällä
- taajama on kasvanut tietoisien maankäytön suunnittelun seurauksena
- laaditut kaavat ovat realistisia ja niissä on selkeä tilallinen käsittely.

Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/

Kaikissa selvityksissä korostetaan taajamarakenteen tiivistämisen tärkeyttä. Tiesuunnittelussa on tärkeä tiedostaa ohikulkuteiden vetovoima erityisesti liike- ja työpaikkarakentamiseen ja samalla se, että kunnan mahdollisuudet - ja usein halutkin - näiden markkinavoimien ohjailemiseen pelkästään kaavoituksella ovat vähäiset. Valtaosa selvityksistä toteaa ohikulkuteiden varaan syntyneiden "kaupparysien" vaikuttaneen kielteisesti taajaman kehitykseen. Ohikulkuteitä ja niiden kaavavarauksia on paljon esimerkiksi Mikkelin läänissä. Uusia ohikulkuteitä on esitetty melko runsaasti mm. Vaasan piirin taajamiin.



Kuva 15: Vuohijärvi on esimerkki hajonneesta taajamarakenteesta. Nuolet kuvaavat yhteystarpeita. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Läpikulkutie lisää taajaman hajanaisuutta ja erityisesti vilkasliikenteisen tien estevaikutus on suuri. Tie estää taajaman luontevan kasvun ja johtaa hankalasti toimivaan taajamarakenteeseen. Useissa kohteissa ehdotetaan tien ilmeen muuttamista taajamatietyypiksi ja ajonopeuksien alentamista. Rasakas läpikulkuliikenne koetaan ongelmana erityisesti Kymenlaakson taajamissa.

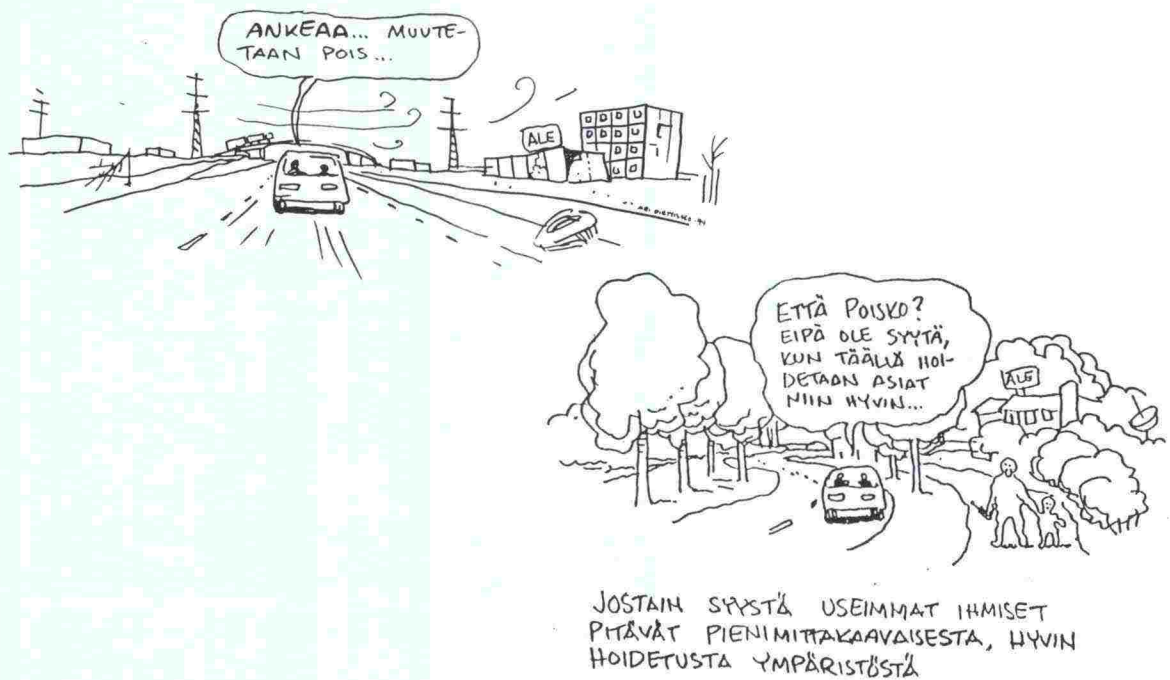
Keskustan epämääräisyys

Monista taajamista puuttuu selkeä keskusta. Pienimmissä taajamissa syynä on yksinkertaisesti kaupallisten palvelujen puute tai väheneminen. Perinteinen keskusta on hiljentynyt kaupallisten palvelujen hakeutuessa uuteen paikkaan, usein muuttuneiden tiejärjestelyjen vuoksi. Selvitysten valossa keskustan siirtyminen on harvoin ollut taajamalle eduksi. Useimmiten hajanaisuus kasvaa ja ympäristön laatu kärsii.



Kuva 16: Kiuruveden keskusta on vilkasliikenteinen ja kaupunkimainen. Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/.

Tielaitos voi vaikuttaa taajamakeskustan elinvoimaisuuteen pidättäytymällä keskustatoimintoja hajauttavista tiejärjestelyistä sekä korostamalla keskustan merkitystä tiemiljöön käsittelyssä.



Kuva 17: Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Puutteet kaavoituksessa

Nykyistä kiinteämpi yhteistyö liikennesuunnittelijan ja kaavoittajan välillä koetaan tärkeäksi kaikkien piirien raporteissa. Ongelmaksi mainitaan yleiskaavojen puute sekä rakennus/asemakaavojen ylisuuret kasvuennusteet ja epärealistiset aluevaraukset. Kaavoihin piirretyt, mutta toteutumattomat ohikulkutiet ovat vaikuttaneet epäedullisesti maankäyttöön ainakin Mikkelin läänissä. Kaavojen yksityiskohtiin, esimerkiksi yleisten teiden aluevarausten mitoittamiseen tai liittymien määrään, ei raporteissa mennä.

Kuntien maankäytön suunnittelijoiden ja tienpitäjän välinen vuorovaikutus on tärkeää; ovathan yleiset tiet useimmiten taajaman sisäisiä liikenneväyliä ja jokapäiväisen elämän julkisia tiloja.

Savo-Karjalan tiepiiri/ Pohjois-Karjala /7/.

Ongelmat keskittyvät kasvaviin taajamiin

Kaikissa piirien taajamaselvityksissä yhteisenä piirteenä on, että ongelmat niin liikenneturvallisuuden, maankäytön kuin tiemiljöönsä osalta keskittyvät voimakkaasti kasvaviin taajamiin, tyypillisimmin keskisuuriin kuntakeskuksiin. Ongelmallisia ovat esimerkiksi pääkaupunkiseudun vaikutusalueen taajamat Uudellamaalla ja Turun piirin taajamat, joissa nopea kasvu uhkaa kylien kulttuuriarvoja. Lapissa kaikki kohteet ovat Lapin sodan jäljeltä uudelleen rakennettuja ja monessa suhteessa ongelmallisia.

Ilmeisesti niin nykymuotoisessa kaavoituksessa, rakennus- ja ympäristönsuunnittelussa kuin taajamatiesuunnittelussakin on paljon parantamisen varaa.

Pienissä kyläkeskuksissa kasvu on vähäistä tai asukasmäärä laskeva. Kuntakeskuksissa kasvua tapahtuu väen muuttaessa maaseudulta palvelujen pariin, mutta valtaosassa kasvu tulee olemaan hidasta. Kasvukeskuksia ovat taajamat suurten kaupunkien tuntumassa (esim. Joensuun, Jyväskylän, Tampereen ja Oulun ympäristöt) ja eräiden pääteiden varsilla (Kuopio-Iisalmi-akseli). Erityisesti kasvupaineita kohdistuu luonnollisesti Uudenmaan sekä Kaakkois-Suomen kuntakeskuksiin ja muihin hyvien liikenneyhteyksien varressa oleviin taajamiin.

Taajamasuunnittelu on yhteistyötä. Taajama on elävä ja muuttuva kokonaisuus. Kun sen tulevaisuutta suunnitellaan, täytyy tuntea sen menneisyys ja arvioida taajaman tuleva kehitys eri visioiden avulla.

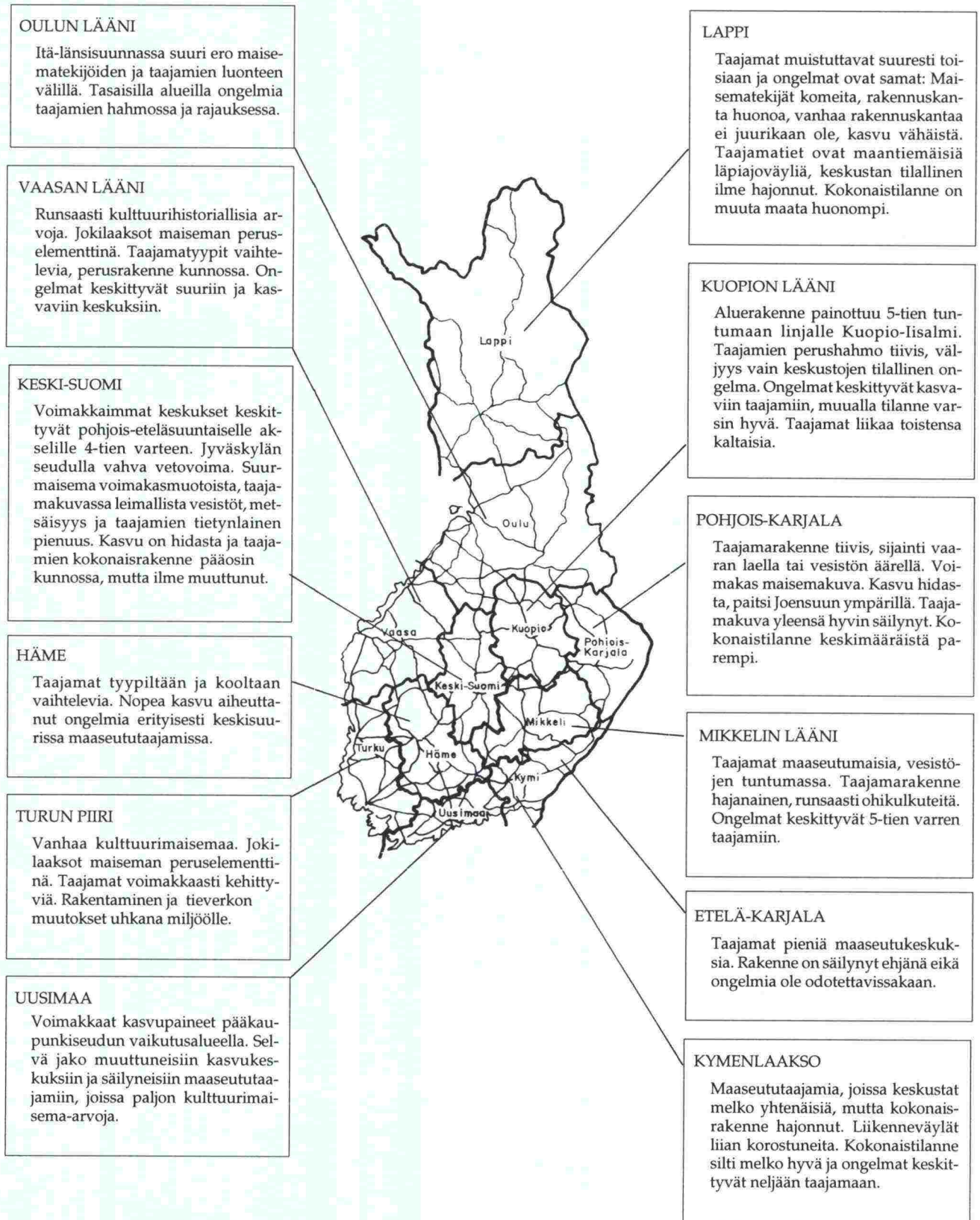
Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden kannalta taajamien onnettomuuksilla on tärkeä merkitys koko maan liikenneturvallisuustilassa. Yleisistä teistä noin 6 % on taajamaita, mutta näillä sattuu noin neljännes yleisten teiden liikenneonnettomuuksista. Näistä onnettomuuksista noin kolmannes on henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia /15/.

Taajamateiden henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yli 40 % on kevyen liikenteen (jk + pp + mopo) onnettomuuksia. Taajamien ulkopuolella vastaava osuus oli selvästi pienempi eli 17 %. Taajamaonnettomuuksissa noin puolet menehtyi kevyen liikenteen onnettomuuksissa (taajamien ulkopuolella osuus on noin 25 %) /15/.

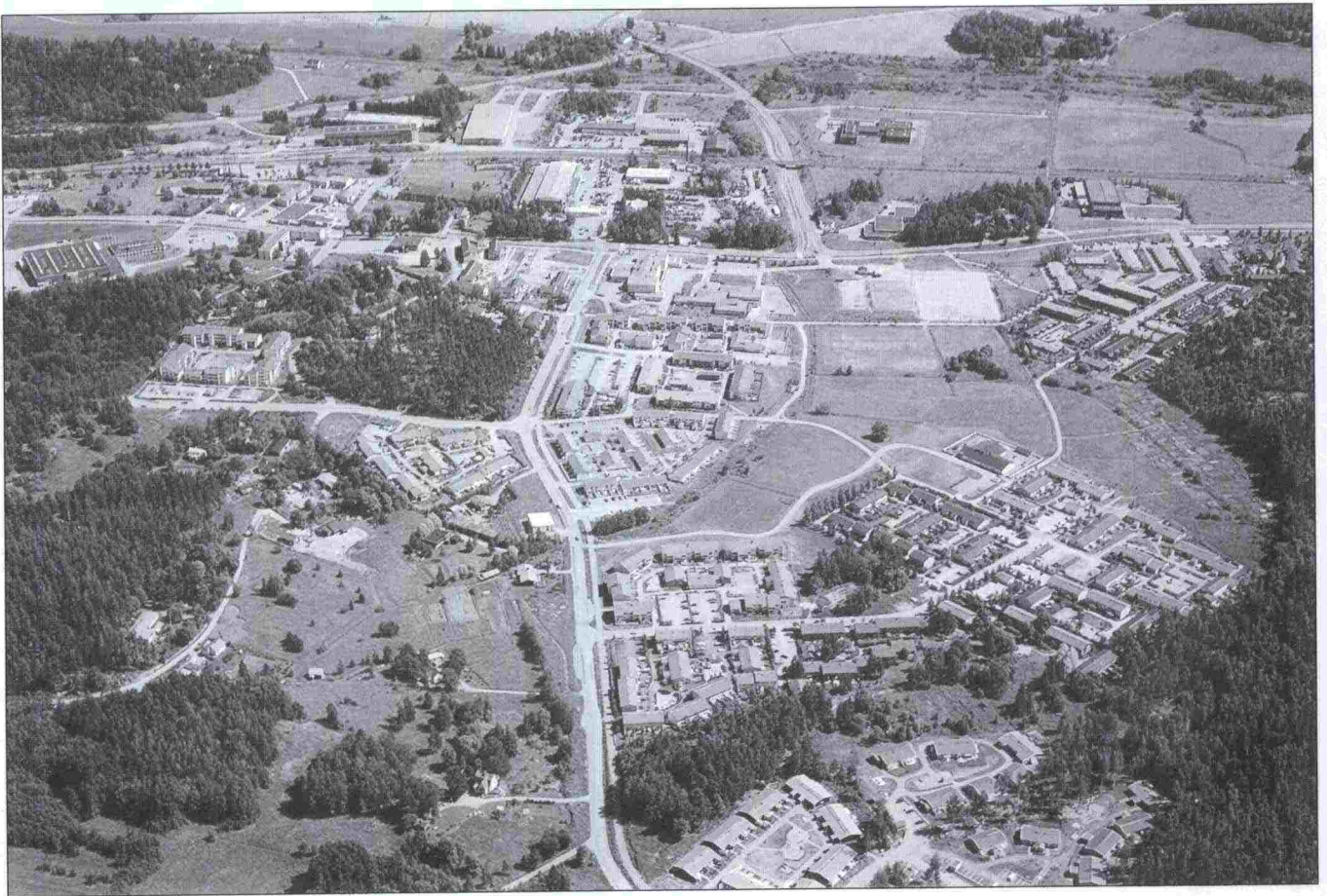
Taajamateiden onnettomuusaste on vuosina 1989-93 ollut keskimäärin 27 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta/100 miljoona ajoneuvokilometriä, joka on lähes kaksinkertainen taajamien ulkopuolisiin teihin verrattuna. Taajamateiden onnettomuustiheys oli 0.23 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta/km/vuosi, joka on noin viisinkertainen taajamien ulkopuolisiin teihin verrattuna /16/.



Kuva 18: Alueelliset erityispiirteet

3.2 Alueelliset erityispiirteet

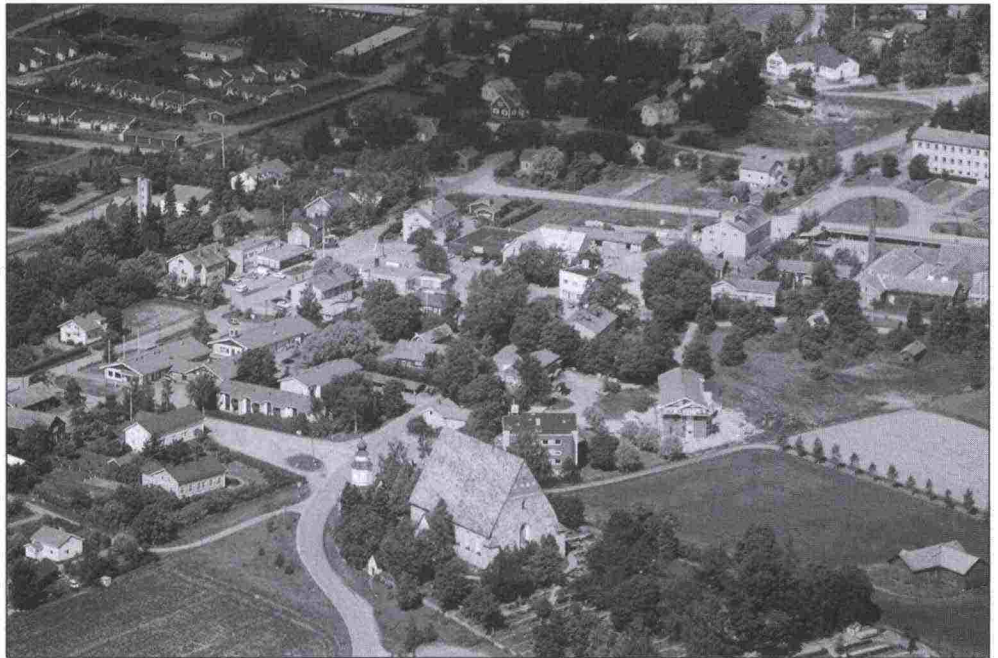
Uudellamaalla taajamarakenteen ja sen kasvun ongelmiin on vaikuttanut erityisesti taajamien sijainti suhteessa valta- ja kantateihin. Pääkaupunkiseudun vaikutusalueella taajamat kärsivät nopean kasvun aiheuttamista ongelmista, mutta hieman etäämmällä olevat kirkonkylät ovat säilyttäneet perinteisen luonteensa ja erityispiirteensä. Vaikka osa taajamien keskustoista on rakennuskannaltaan pääosin uusiutunutta, ei keskustojen siirtymistä ole tapahtunut merkittävästi /2/.



Kuva 19: Kirkkonummen Masalassa kasvu on voimakasta ja rakennuskanta pääosin uutta. Uudenmaan tiepiiri /2/.

Uudenmaan tiepiirin taajama-alueilla keskimääräinen henkilövahinkojen onnettomuusaste on laskenut tasaisesti 1990-luvulla ja oli v. 1993 16.3 onn./100 milj. ajon. km, joka oli valtakunnallisia arvoja alhaisempi. Onnettomuustiheys oli samana vuonna 0.22 onn./km/v, joka oli samansuuruinen valtakunnallisen keskiarvon kanssa /2/.

Taajaman laajentumistavan, kasvun ja muutosten perusteella on erotettu Turun tiepiirin alueella seuraavat taajamatyypit: peruskirkonkylät, läpikulkutien halkaisemat taajamat, joilla on joko kompakti tai hajautunut rakenne sekä taajamat, joiden keskustassa on valtatie. Hallitsematonta kasvua on monesti aiheuttanut päätien vetovoimaisuus. Kasvupaineet ja muutokset tiejärjestelyissä ovat selvityksen mukaan vakava uhka taajamien ympäristöarvoille.



Kuva 20: Sauvo on usealle pienelle kumpareelle peltoalueiden väliin sijoittunut tiivisrakenteinen kirkonkylä. Turun tiepiiri /3/.

Kumpareille rakentuneiden taajamien ohikulkutiet on linjattu laaksoihin taajamarakenteen keskelle tai reunalle. Taajaman kasvaessa tämä on aiheuttanut rakentamisen levittäytymisen pellolle kuten esimerkiksi Kemiössä. Raittimaisissa jokilaaksojen taajamissa on kasvun myötä rikottu perinteinen rakenne kasvattamalla maankäyttöä sen molemmin puolin /3/.

Peruskirkonkyläjen sisäinen rakenne on useimmiten tukeutunut keskeiseen raittiin, risteykseen ja kirkkoon sekä sen ympäristön vanhaan rakennuskantaan. Tämän tyyppinen taajama on laajentunut 1960-luvulta alkaen mattomaisina asuinalueina. Kauppakadut ovat hitaammin kehittyneissä taajamissa saattaneet säilyttää alkuperäistä ilmettään. Suurimpia ympäristömuutoksia ovat olleet kevyen liikenteen väylien toteuttaminen /3/.

Turun tiepiirin taajamateiden keskimääräinen henkilövahinkojen onnettomuusaste vuosina 1988-92 oli 29 onn./100 milj. ajon.km ja onnettomuustiheys 0.27 onn./km/vuosi. Nämä luvut ovat selvästi korkeampia kuin keskimäärin Suomen taajamissa /3/.

Tien vartta tai rantoja mukailevia nauhamaisia taajamarakenteita on enää vaikea hahmottaa taajamien kasvun takia. Lähes puolet Mikkelin läänin tutkituista taajamista on kirkonkylämäisiä, pääosin ennen vuotta 1809 syntyneitä. Noin kolmasosa on nuorempia teollisuustaajamia. Taajaman syntyyn on vaikuttanut myös maantieverkon ja rautatieliikenteen kehittyminen. Osa taajamista, kuten Rantakylä ja Kuvansi, tukeutuu kaupunkien ympäristöön, osa puolestaan on itsenäisiä maaseutukeskuksia, kuten esimerkiksi Sysmä ja Hartola /4/.



Kuva 21: Juva on suurehko, melko tiiviinä säilynyt kuntakeskus. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Mikkeli /4/.

Taajamien maankäytön pääongelmia ovat rakenteen hajoaminen (Haukivuori, Mäntyharju, Rantakylä, Otava, Puumala, Punkasalmi, Sysmä) toimintojen eriytyminen ja keskustan painopisteen siirtyminen liike-elämän tai tielinjauksen takia (Kuortti, Kuvansi, Hartola).

Mikkelin tiepiirin taajamien keskimääräinen henkilövahinkojen onnettomuusaste vuosina 1988-1992 oli 24 onn./100 milj. ajon.km ja onnettomuustiheys 0.21 onn./km/vuosi. Kyseiset luvut ovat jonkin verran valtakunnallisia arvoja alempia /4/.

Joissakin Etelä-Karjalan taajamissa on ongelmia muodostunut rajaavista luonnonmuodoista tai liikenneväylistä, jotka ovat estäneet taajaman tasapuolisen kasvun. Taajama on muodostunut nauhamaiseksi tai erillisiksi alueiksi, jolloin liikkumistarpeet ovat kasvaneet. Teiden luonnetta olisi tarpeen kehittää taajamaolosuhteita vastaaviksi. Esimerkiksi Rasilassa, Savitaipaleella ja Taavetissa on paineita laajentaa taajamaa kanta- tai valtatie tai rautatien yli, mikä on epäonnistunut ratkaisu liikennejärjestelyjen ja -turvallisuuden lisäkustannusten vuoksi /12/.

Etelä-Karjalassa taajamateiden suurimmat ongelmat johtuvat ajoneuvojen suurista nopeuksista ja puutteellisista kevyen liikenteen väylistä. Tiet ovat usein maantiemäisen väljiä ja suorina, mikä houkuttelee suuriin ajonopeuksiin. Henkilövahinkojen onnettomuusaste vaihtelee 0-94 onn./100 milj. ajon.km tutkituissa taajamissa. Keskimäärin onnettomuusaste on valtakunnallisia arvoja alempi /12/.

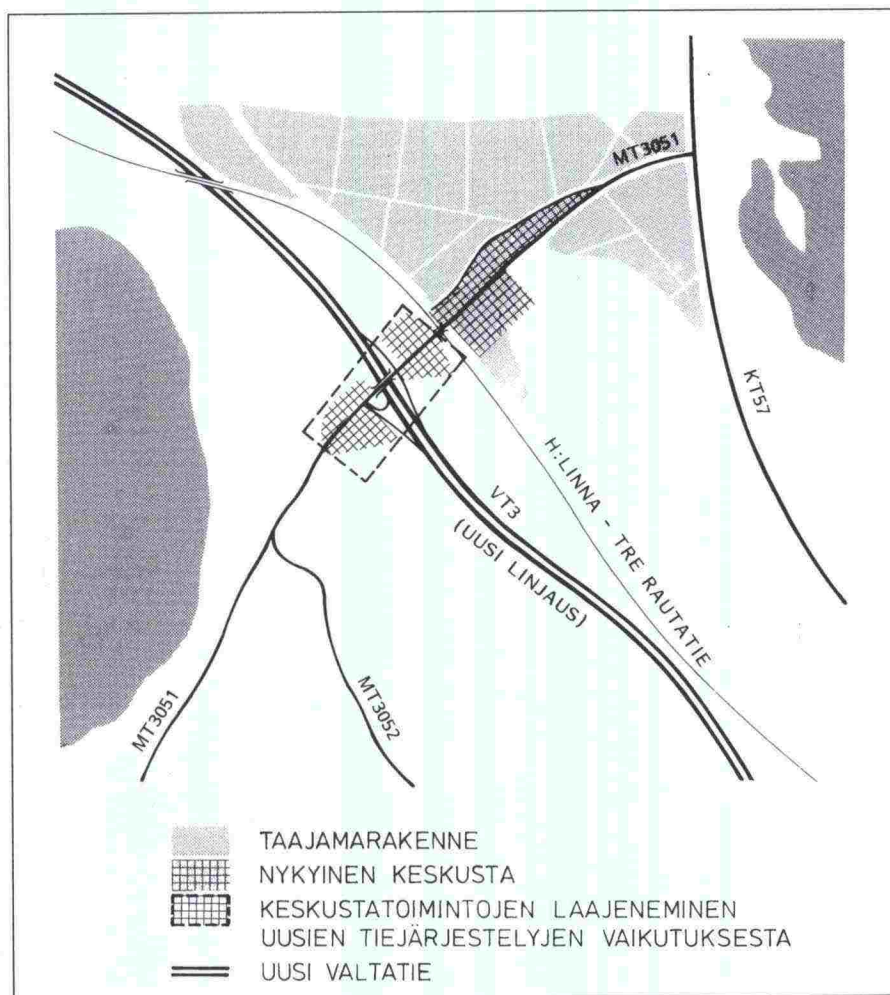
Kymenlaaksossa taajamien keskustarakenne on suhteellisen ehjä ja selvästi rajautunut, mutta kokonaisrakenne hajanainen. Voimakkainta hajoaminen on ollut taajamissa, joissa ohikulkutien varaus on otettu maankäytön suunnittelun pohjaksi. Yleispiirteenä ovat laajat kaavavaraukset ja suuret kasvuennusteet. Ongelmina ovat läpiajotiet, joiden molemmiin puolin on palveluita, ja jotka palvelevat myös taajaman sisäistä liikennettä /13/.



Kuva 22: Kausala. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Kymenlaakson tarkastelussa mukana olleiden taajamateiden keskimääräiset henkilövahinkojen onnettomuusasteet vuosina 1988-1992 olivat 0-318.1 onn./100 milj. ajon.km. Suurimmassa osassa taajamia onnettomuusaste oli alle valtakunnallisen keskiarvon /13/.

Hämeessä ongelmat keskittyvät keskisuurten maalaiskuntien keskuksiin, joissa kasvu on ollut nopeaa - kaupungeille on tyypillistä hallitumpi suunnittelu, pienille paikkakunnille muutosten hitaus. Ongelmana nähdään usein uuden keskuksen muodostuminen vanhan tilalle, jolloin vanha näivettyy. Ongelmia muodostuu myös suurten kaupunkien liepeillä kasvupainealueen taajamissa /5/.



Kuva 23: Yhdyskuntarakenne hajoaa uusien tiejärjestelyjen vaikutuksesta. Hämeen tiepiiri /5/.



*Kuva 24: Sekava maankäyttö tai yksitoikkoinen suurmaisema näkyvät taajamakuvas-
sa negatiivisesti. Hämeen tiepiiri /5/.*

Hämeen tiepiirin tutkituissa taajamissa henkilövahinkojen keskimääräinen onnettomuusaste vuonna 1990 oli 23.2 onn./100 milj. ajon.km, joka oli vähän valtakunnallisia arvoja alempi /5/.

Kuopion läänissä tutkittujen taajamien rakenne on ollut alunperin hajanainen. Tieverkon kehittyminen on vaikuttanut merkittävästi taajamarakenteeseen. Maankäyttöratkaisut aiheuttavat monissa taajamissa muutospaineita tieverkkoon, esimerkiksi Lapinlahdella, Karttulassa, Kiuruvedellä, Tuusniemellä, Rautalammilla ja Toivala-Vuorelassa. Hankala suhde tieverkkoon tai sijainti kanta- tai valtatie kupeessa aiheuttavat taajamarakenteelle ongelmia mm. Siilinjärvellä, Rautalammella, Rautavaaralla, Vuorela-Toivalassa ja Lapinlahdella. Voimakkaimmat taajamakeskukset sijoittuvat pohjois-eteläsuuntaiselle akselille valtatie 5:n varteen. Tyypillisiä taajamia ovat historialliset kuntakeskukset (Juankoski), vanhat teollisuustaajamat (Iisvesi, Sorsakoski), suurehkot palvelukeskukset (Suonenjoki), perinteiset kuntakeskukset (Kaavi, Maaninka ja Nilsia) sekä isojen kuntien kylätaajamat (Muuruvesi) /6/.

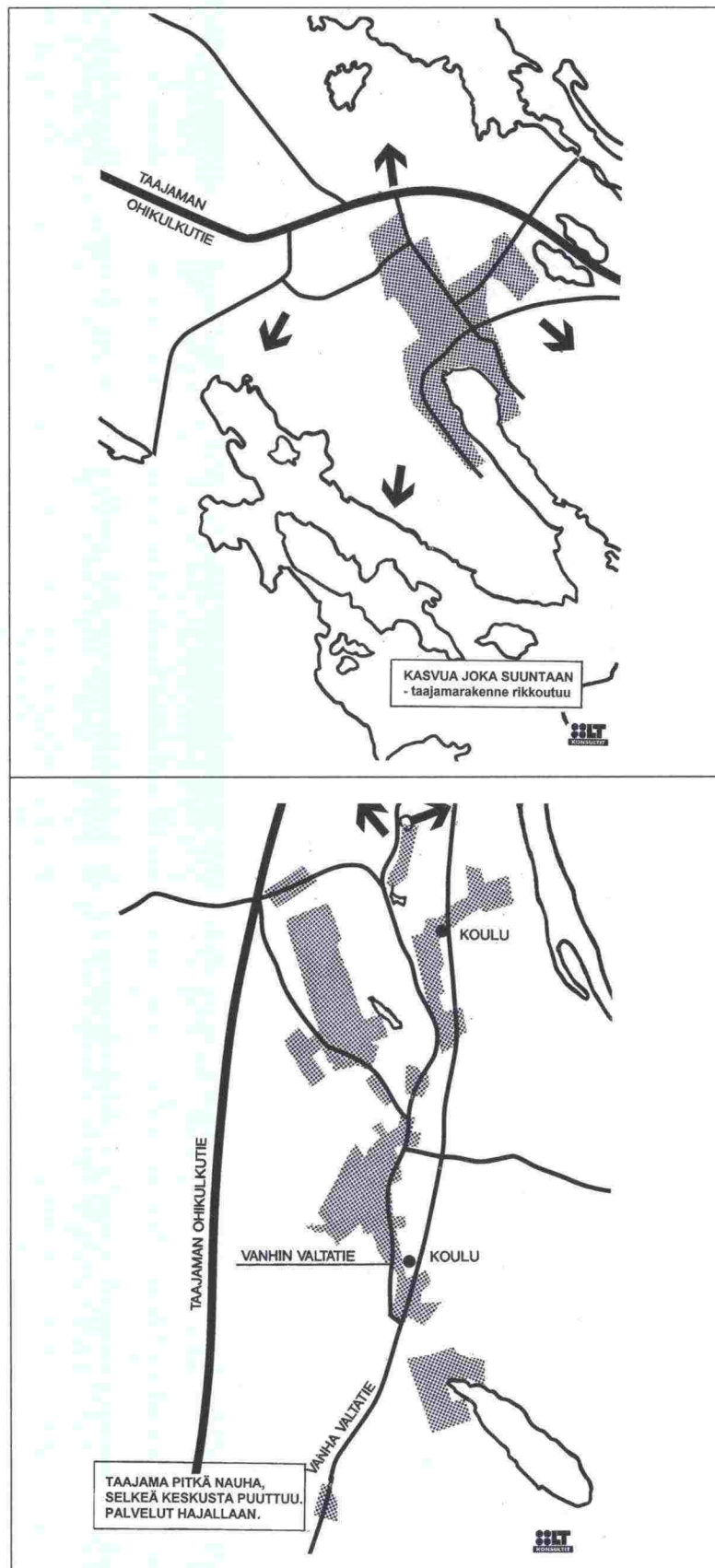


Kuva 25: Toivala-Vuorelan ilmettä häiritsevät laajat liittymäalueet. Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/.

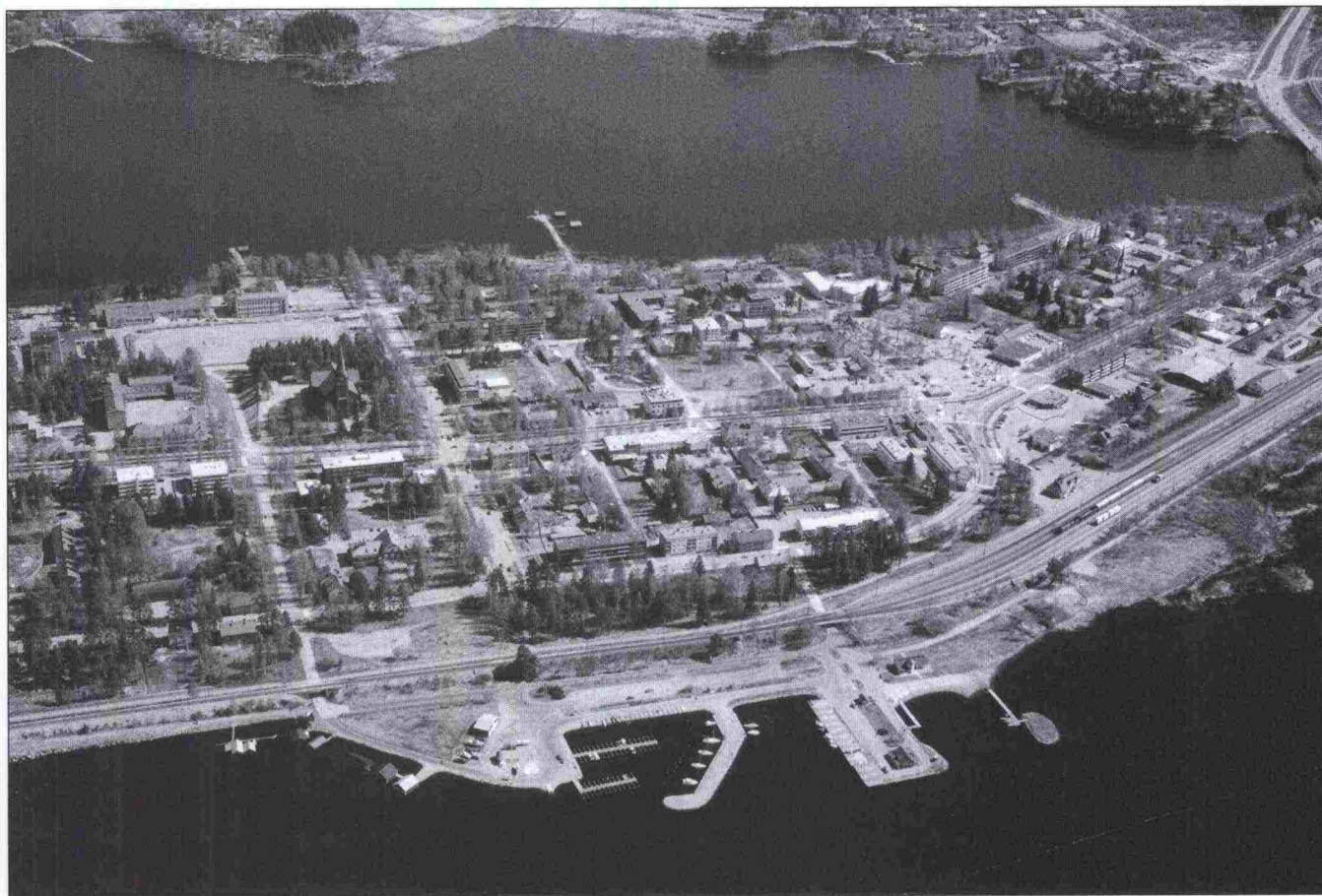
Kuopion läänin taajamien onnettomuusaste oli 21 onn./100 milj. ajon.km vuosina 1988-1992, joka oli Hämeen ja Kymen läänien ohella pienin. Onnettomuustiheys sen sijaan oli 0.28 onn./km/vuosi, joka on jonkin verran valtakunnallista keskiarvoa suurempi /6/.

Pohjois-Karjalassa taajamien yhteiset piirteet ovat kaavojen laajat aluevaraukset ja taajamarakenteen rönsyily. Ongelmia aiheuttaa myös keskustojen siirtyminen ja taajamien elinvoimaisuuden hiipuminen. Maankäytöllisesti ongelmallisimmat ovat Ilomantsi, Lieksa, Tohmajärvi, Kitee, Valtimo ja Lehmo. Pitkästä nauhamaisesta rakenteesta kärsivät Kontiolahti, Lieksa, Ylämylly, Kuusjärvi, Polvijärvi ja Reijola. Selkeä liikenneverkko ja sopusuhteinen suhde maisemaan on jäljellä mm. Enossa, Kesälahdella, Viinijärvellä, Outokummussa, Hammaslahdella, Rääkkylässä, Tuupovaaralla ja Värtsilässä /7/.

Pohjois Karjalassa läpikulkuliikenne, keskimääräistä suuremmat liikennemäärät, valta- ja kantateiden rakennetta hajoittava vaikutus ja raskas liikenne aiheuttavat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmia /7/. Onnettomuusaste oli vuosina 1986-1990 noin 35 onn./100 milj. ajon.km (Suomessa keskimäärin 26) ja onnettomuustiheys 0.25 onn./km/vuosi (sama kuin valtakunnallisesti keskimäärin) /15/.



Kuva 26: Erilaisia maankäyttömalleja Pohjois-Karjalassa.
Savo-Karjalan tiepiiri/ Pohjois-Karjala /7/.



Kuva 27: Nurmeksen keskusta on rakentunut kapealle kannakselle. Savo-Karjalan tiepiiri/ Pohjois-Karjala /7/.

Keski-Suomen suurissa taajamissa nopea kasvu on aiheuttanut hajanaisuutta, keskustojen siirtymistä ja kuihtumista (Jämsänkoski). Päätiät halkaisevat monin paikoin taajamarakennetta. Esimerkiksi Petäjävedellä taajamarakennetta rajoittavat eri suunnilta kantatie, maantie, rautatie ja vesistöt /14/.

Keski-Suomen taajamien onnettomuusaste ja -tiheys on korkeampi kuin Suomen taajamissa keskimäärin. Onnettomuusaste oli vuosina 1986-1990 noin 35 onn./100 milj. ajon.km (Suomessa keskimäärin 26) ja onnettomuustiheys 0.34 onn./km/vuosi (Suomessa keskimäärin 0.25) /15/.

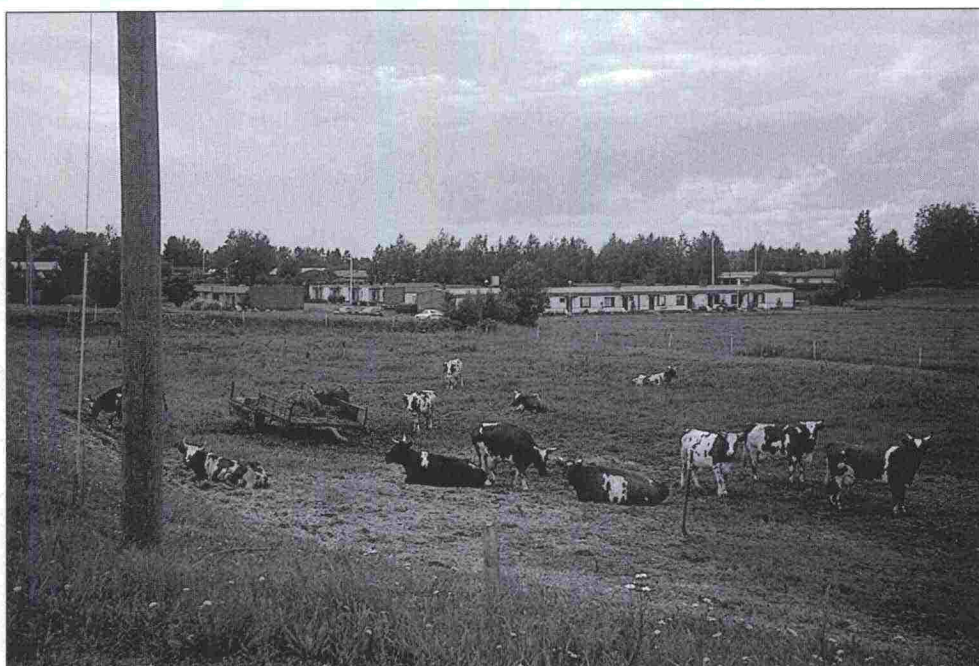


Kuva 28: Keuruun uusittua tiemiljöötä. Keski-Suomen tiepiiri /14/.

Vaasan tiepiirin kohteet ovat pääosin pieniä tai keskisuuria kuntakeskuksia. Taajamarakenteen ongelmat aiheutuvat yleensä taajaman kasvusta jo rakennettujen ohikulkuteiden yli. Nopeakasvuisissa taajamissa on havaittavissa rakenteen hajoamista. Pienissä hitaan kasvun taajamissa ei liikenteen ja maankäytön välistä ristiriitaa muodostu. Erityistapauksia ovat kohteet, joiden kasvu on suunnattu taajamarakenteen ulkopuolella suuremman naapuritaajaman rajalle /8/.

Vaasan tiepiirin alueen taajamateilla korostuu polkupyöräilijöiden turvattomuus - henkilövahinko-onnettomuuksista 27 % tapahtui polkupyöräilijöille. Keskimääräinen henkilövahinko-onnettomuusaste tutkituissa taajamissa oli 30.1 onn./100 milj. ajon.km, joka on vähän korkeampi kuin valtakunnantasolla keskimäärin /8/.

Oulun läänissä ongelmina ovat taajamien leviäminen hajanaisesti ja peltoaluiden harkitsematon rakentaminen. Alueilla, joilla ei ole luontaisia rakentamista ohjaavia tai rajoittavia tekijöitä, taajamien kasvu suuntautuu helposti viljelyalueille tai karuille selänteille. Ongelmana ovat usein myös viljelystä poistuneet pensoittuvat pellot. Vaara-alueilla ongelmana on ollut liian raskas rakentaminen lähelle rantaa, mutta muuten, selkeämmistä maisemallisista lähtökohdista johtuen, taajamarakenteen ja kasvun ongelmia on harvemmin /9/.



Kuva 29: Keskustan tuntumassa säilyneet laidunalueet korostavat Reisjärven maaseutumaisuutta. Oulun tiepiiri /9/.

Oulun läänissä henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusaste ja -tiheys ovat maan keskiarvoa pienemmät /15/.

Lapissa taajamarakenteeseen liittyvät ongelmat näkyvät parhaiten pitkänomaisissa jokivarsitaajamissa, joissa palvelut sijaitsevat usein etäällä toisistaan. Useimpien maaseututaajamien läpi kulkee kanta- tai valtatie, joka jakaa taajaman haitallisesti /11/.

Nyt koko liikekeskuksen pituinen jäsentymätön asfalttinen paikoituskenttä muodostaa kauppaukion, jonka reunalla torikauppias urhoollisesti yrittää harjoittaa ammattiaan.

Lapin tiepiiri /11/.

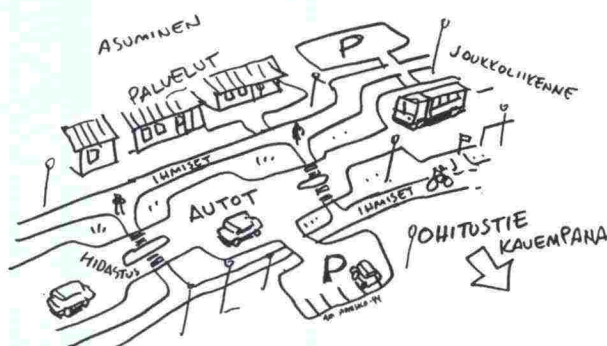
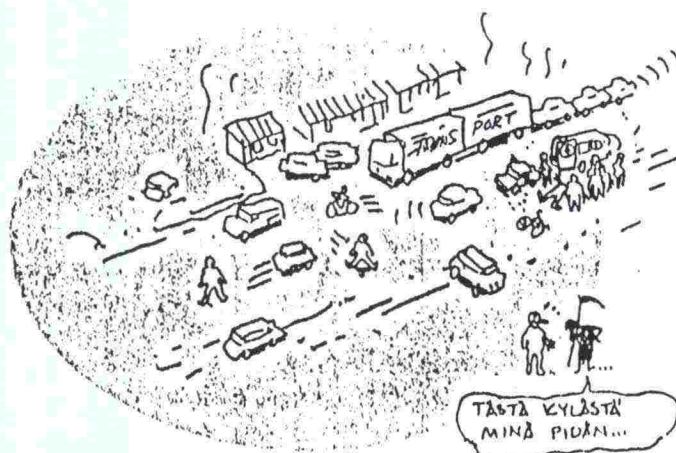


Kuva 30: Savukosken sisääntulojaksolta avautuu kaunis näkymä yli Kemijoen. Lapin tiepiiri /11/.

Lapin läänissä pääväylät on aikanaan parannettu painottamalla tien luokkaa ja näin korostettu autoliikenteen palvelutasoa. Kevyen liikenteen olosuhteet ovat useassa taajamassa jääneet puutteellisiksi /11/. Onnettomuusaste oli valtakunnallisia arvoja hieman korkeampi, mutta -tiheys vähän alhaisempi /15/.

4 TAAJAMAKUVA JA TIEMILJÖÖ

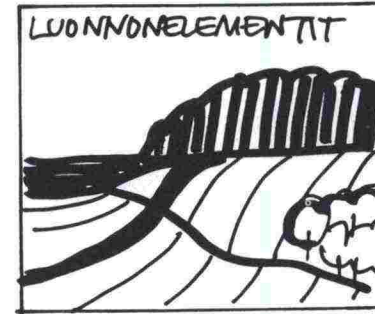
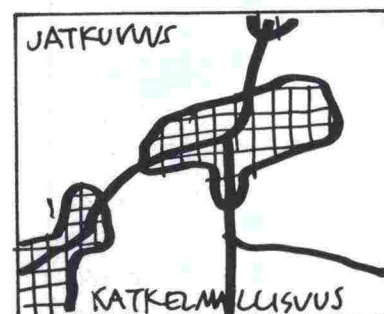
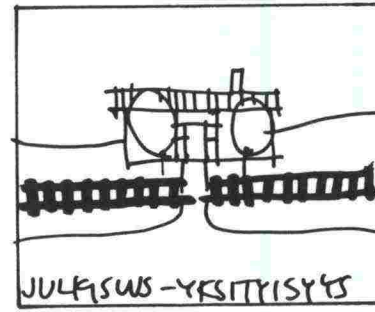
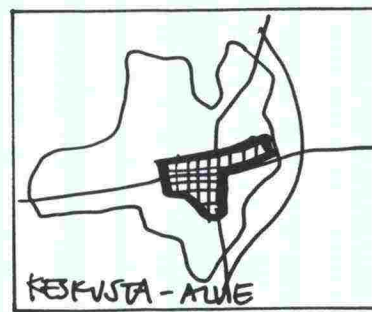
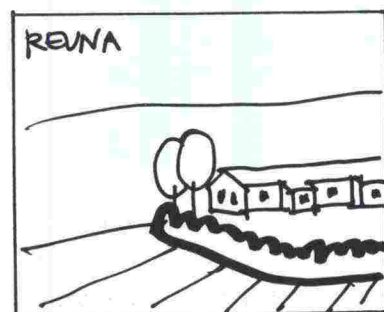
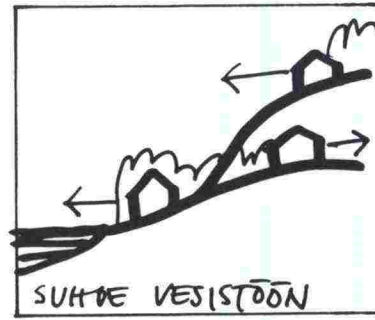
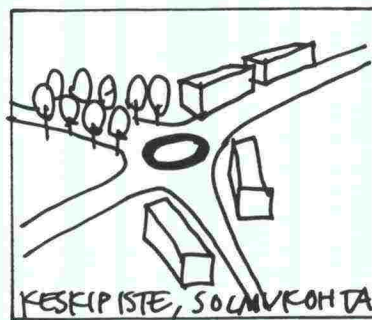
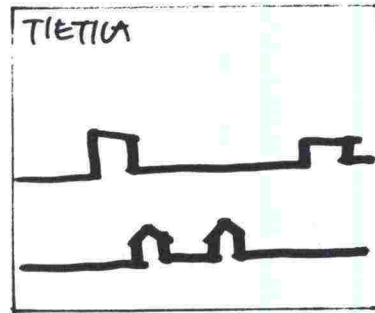
Taajamakuva ja tiemiljöö arviointi on kaikkien tiepiirien raporteissa keskeisellä sijalla. Ympäristön laadun parantamiseen nähdään paljon tarvetta ja esitetään runsaasti toimenpide-ehdotuksia. Tyypillistä on, että taajamakuvaltaan arvokkaimmiksi on luokiteltu pieniä taajamia, joissa muutokset ovat olleet hitaita tai lähes olemattomia.



NYKYAJAN KAUPPAKADULLA TARVITAAN
JO LIIKENNEYMPÄRISTÖN JÄSENTYMISTÄ -
ENTISAJAN VERKKAINEN SEKALIKENNÖINTI
EI ENÄÄ TOIMI... VÄLTÄMÄTTÄ...

Kuva 31: Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Useimmissa selvityksissä on taajamateitä arvioitu käyttäen apuna tien hahmottumista erilaisiin jaksoihin, kuten läpikulkujaksot, lähestymisjaksot ja keskustajaksot. Osassa raportteja jaksotusta on käytetty systemaattisesti inventoinnin pohjana, osassa siihen viitataan paikka paikoin. Kaikissa selvityksissä jaksotuksen korostaminen kuuluu toimenpidesuosituksiin. Tiejaksoista käytettävät nimitykset eivät ole täysin vakiintuneet.



Kuva 32: Tärkeimpiä taajamakuovatekijöitä.

4.1 Taajaman suhde maisemaan, taajamakuva ja tiemiljöötekijät

Ympäristön laatua on selvityksissä analysoitu tarkastelemalla maisematekijöitä, taajamakuva ja tiemiljöötä. Käsitteet ovat osittain päällekkäin meneviä.

Taajaman suhde suurmaisemaan ja taajaman tilallinen rakenne ovat tärkeimmät taajamakuva luovat tekijät. Mikäli nämä tekijät ovat sopusoinnussa keskenään, voidaan taajamakuva pitää hyvänä, vaikka taajamassa olisikin häiritseviä yksityiskohtia tai sekavia alueita.

Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Mikkeli /4/.

Maisematekijät

Maisematekijät eli taajaman sijainti suurmaisemassa antavat lähtökohdan taajamakuva muodostumiselle. Useista taajamista on todettu, että niiden suhde maisemaan on luonteva tai tyyppinen, mikä merkitsee positiivista vaikutelmaa. Samanaikaisesti taajamassa voi kuitenkin olla sisäisiä taajamakuvallisia ongelmia. Positiivisina koettavista taajamista avautuu näkymiä ympäröivään maisemaan, joelle, tunturiin tai peltolakeudelle. Tärkeää on myös, että taajaman hahmo ja rajausta ulkoapäin tarkasteltuna on sopusointuinen ja selvä.

Vesistöjen merkitys tutkittujen taajamien maisematekijänä on yllättävänkin merkittävä, jopa alueilla joilla vesistöjen määrä on pieni, kuten Uudellamaalla. Vesistösuhteen mukaan voidaan erottaa seuraavia taajamatyypppejä:

- suurimuotoisten jokilaaksojen taajamat (Lappi, Pohjanmaa, Kymijoki, Kokemäenjoki)
- pienimuotoisten jokilaaksojen taajamat (sisämaa, rannikko)
- järvelle avautuvat tai järvien väliselle kannakselle sijoittuvat taajamat
- rannikon ja saariston taajamat.

Vesistöt ovat useissa paikoissa asettaneet selviä rajoja taajaman kasvulle ja ohjanneet sitä, mikä on taajaman rajautumisen kannalta positiivinen asia. Vesistönäkymien arvoa taajamakuva korostetaan selvityksissä ja näkymien sulkeutuminen rakentamisen tai kasvillisuuden vuoksi koetaan monissa kohteissa ongelmana.

Metsien ja avomaisemien suhteella on suuri merkitys taajamakuva luonteelle. Metsät korostavat maiseman sulkeutuneisuutta, selännemuotoja ja topografista vaihtelua. Poikkeuksena ovat vaara-alueet, joilla perinteinen viljelyalue ja taajamaan liittyvä avomaisema ovat vaaran laella. Laajat tasaiset viljelyalueet puolestaan luovat suurimuotoista maisematilaa ja taajamakuvaan avaruutta. Metsä- ja peltokuvioiden pienipiirteinen vuorottelu synnyttää herkkäilmeistä mosaiikkimaisemaa.

Metsäisyys on tyypillisintä Keski- ja Itä-Suomen taajamille, avoimuus Pohjanmaalle ja Lapille ja pienipiirteinen vaihtelu Etelä- ja Lounais-Suomen kohteille.

Voimakkaat suurmaiseman muodot mainitaan taajamakuva selkeyttävänä ja koossa pitävänä tekijänä etenkin Keski-, Itä- ja Pohjois-Suomessa. Vastavasti Pohjanmaalle ovat tyypillisiä ongelmat taajamien rajautumisessa, koska maisema ei anna lähtökohtia tai rajoituksia rakentamiselle.

Taajamakuva ja tiemiljöö

Jos ihmiset liikkuvat jalkaisin tai pyörällä, pysähtyvät juttelemaan toisten kanssa tai istahtavat hetkeksi torin laidalle - viihtyvät taajamassa, taajamakuva tuntuu myönteiseltä. Jos taajaman yleisilmettä leimaavat ihmisten sijasta pelkästään pysäköidyt ja liikkuvat autot, taajama koetaan epäviihtyisänä ja vieraannuttavana.

Oulun tiepiiri /9/.

Taajamakuva ja tiemiljöö ovat niin monien tekijöiden summa, että niiden perinpohjainen analyysi ei taajamaselvityksissä ole ollut mahdollista. Tavallisimmin on - vaihtelevalla tarkkuudella - selvitetty seuraavia päätekijöitä:

- rakennettu ympäristö, historian näkyminen, identiteetti
- taajaman ja tiestön mittakaava, tilallinen ilme
- tien geometria ja tasaus
- ympäristön viimeistelytaso, alueiden jäsentely.

Kaikkien osatekijöiden suhteen on havaittu paljon ongelmia, joten niitä tarkastellaan tarkemmin seuraavassa luvussa.

4.2 Keskeiset ongelmat ja toimenpidesuositukset

Selvitysten valossa taajamakuvan ja tiemiljööön ilme Suomen taajamissa on luvattoman heikko. Hyvät kohteet ovat poikkeuksia ja lähes järjestään pieniä, muuttumattomana säilyneitä kyläkeskuksia tai pieniä kirkonkylä. Nopea kasvu on miltei aina johtanut ilmeeltään huonoon ympäristöön. Ongelmat tiivistyvät keskustajaksoilla, joissa tietila on levinnyt hahmottomaksi, viimeistelyn taso on heikko ja etenkin liikerakennusten arkkitehtuuri ala-arvoista.

Tien suhde ympäröivään maankäyttöön

Taajamatien luonne suhteessa ympäröivään maankäyttöön on usein ongelmallinen. Tavallisimmin epäkohtana mainitaan maantiemäisyys ja liikennepainotteisuus, samoin tien irrallisuus ympäröivästä taajamarakenteesta. Taajamakuvallisten ongelmien lisäksi seurauksena ovat suuret ajonopeudet ja heikentynyt liikenneturvallisuus. Korjaustoimenpiteenä ehdotetaan tiejakson saneerausta ja/tai tien jaksotuksen tehostamista.



Kuva 33: Kolarin suoraviivainen ja avoin sisääntulojakso houkuttelee nostamaan ajonopeutta juuri ennen koulukeskusta. Lapin tiepiiri /11/.

Taajaman identiteetin katoaminen

Sota hävitti Savukosken niin perusteellisesti, että kirkonkylän jokivierilläkin oli jäljellä vain yksi sauna ja kolme seinää kauppias Salmisen koiran-kopista.

Lapin tiepiiri /11/.

Useimmissa taajamaselvityksissä vakavaksi ongelmaksi koetaan ympäristön omaleimaisuuden häviäminen ja identiteetin puute. Taajamat ovat muuttuneet ilmeeltään samankaltaisiksi ja vaarana on, että niiden kunnostukseen käytetään kaikkialla samankaltaisia parannustoimenpiteitä.

Taajaman identiteetillä voidaan tarkoittaa seuraavien reunaehtojen täyttämistä:

Suhde maisemaan

- taajama sijoittuu maisemarakenteessa alueelleen tyypillisellä tavalla ja noudattaa laajenemisessaan alueelleen ominaisia periaatteita (ei laajene viljelyalueille eikä karuille selänteille)

Rakentamisen alueelliset ominaispiirteet

- taajamassa on säilynyt historiallista rakennuskantaa ja sitä pidetään suunnittelun lähtökohtana täydennysrakentamisessa
- alueellisen rakennuskulttuurin ominaisuudet tunnetaan ja niitä käytetään edelleen hyväksi rakentamisessa
- taajaman maamerkit ja tiestön akselistot korostuvat

Alueellinen ympäristökulttuuri

- taajamalle ominainen tapa käyttää julkisia alueita ja istutuksia taajamaku-
vassa on suunnittelun ja toteuttamisen lähtökohtana.

Selvityksissä painottuu tarve normeista poikkeavaan tiensuunnitteluun. Ympäristön omaleimaiset yksityiskohdat tulisi aina ottaa huomioon ja taajaman paikan henkeä korostaa. Sen sijaan valtakunnan eri osien luonteenpiirteiden korostaminen ei toimenpide-ehdotuksissa painotu riittävästi. Vain Lapin piirissä mainitaan selkeästi arktisuuden ja lumen hyödyntäminen identiteettitekijänä. Jatkossa tulisi miettiä, millainen on esimerkiksi pohjalainen, hämäläinen tai kymenlaaksolainen taajamatie.

Säilynyt vanha rakennuskanta ja historiallisten kerrostumien näkyminen taajamaku-
vassa koetaan kaikissa selvityksissä keskeisen tärkeiksi paikkakunnan identiteetin kannalta. Myös historiallisia tiejaksoja korostamalla voitaisiin muutamien taajamien identiteettiä lisätä. Merkittävimpiä vanhoja teitä ovat olleet rannikolla kulkenut Turku-Viipuri-tie (Kuninkaantie), Hämeen härkä-
tie ja Ylinen Viipurintie sekä Pohjanmaan ja Savon suuntien tielinjat (vrt. kartta). Vanhoja tielinjoja on saattanut säilyä taajamien sisäisinä tieosuuksina, jolloin ne yhdessä mahdollisen raittiasutuksen kanssa muodostavat suojeltavan alueen.

Sekava rakennettu ympäristö

Tiealueeseen rajautuvilla rakennuksilla on ainakin keskustajaksoilla ratkaiseva merkitys tiemiljööön muodostumisessa. Vanhoissa raittimaisissa ympäristöissä rakennukset rajaavat tietilasta tiiviin, kun taas uudempi rakentaminen on sijoitettu kauemmas tiestä. Rakennusten mittakaava, ilme ja keskinäinen suhde määräävät lopputulosta. Rakennussuunnittelussa on pitkään uskottu, että uuden rakennuksen on erotuttava ympäristöstään ja heijastettava oman aikansa suunnitteluperiaatteita. Tavoite on johtanut sekavaan ja ristiriitaiseen taajamakuvaan.

Pohjoinen sisääntulonäkymä antaa liiankin mairittelevan kuvan keskustasta, sillä kesäisen lehtevä puusto rajaa näkymästä pois häiriötekijöitä. Noin 500 metriä pitkältä kauppakadulta löytyy muistumia "villistä länne-
stä", mutta löytyy myös yllättävän kaunis vesinäkymä Haravalanttoon jakson keskivaiheilta.

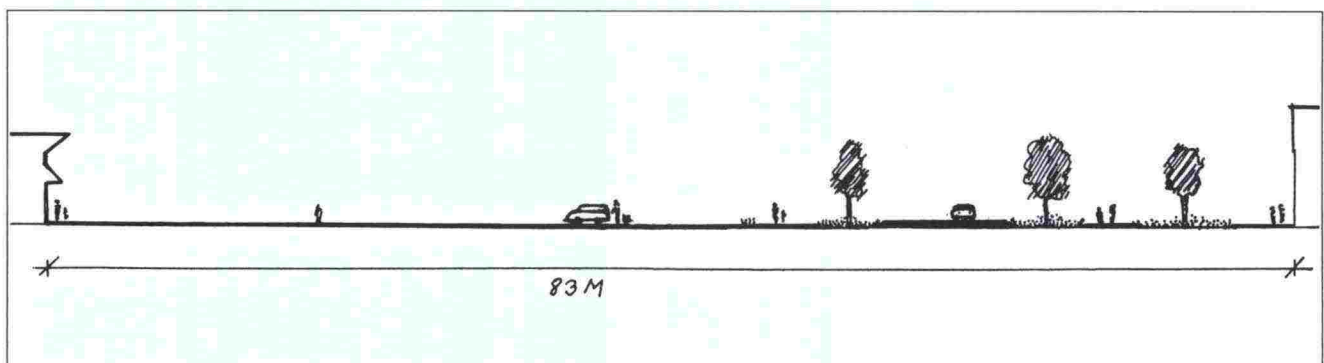
Lapin tiepiiri, ote Ivalon taajamakuvaudesta /11/.

Huono rakennuskanta yhdessä jäsentymättömien piha-alueiden kanssa tode-
taan kautta maan keskeiseksi ongelmaksi taajamien ydinkeskustoissa. Erityis-
tä sapiskaa saa laatikkomainen ja mittakaavaltaan ympäristöön sopimaton
liikerakentaminen. Toimenpidesuositukset eivät luonnollisesti koske suoraan
rakennussuunnittelua, mutta hyvän kaavoituksen merkitystä korostetaan.

Epäsuorasti rakennetun alueen ilmeeseen voidaan vaikuttaa myös ympäristöä viimeistelemällä.

Mittakaava, tilanmuodostus

Keskeistä taajamatiesuunnittelussa on inhimillinen mittakaava. Mitoiltaan sopusuhtaiset, riittävän tiiviisti rajatut tiejaksot ovat yleensä rakennuskannan laadusta riippumatta onnistuneita. Myös rakennusten tai puuston muodostamat porttikohdat ovat tieympäristössä tärkeitä ja voivat ilmentää tiejaksojen vaihtumista. Selvitysten mukaan hahmottomaksi levinneet tietilat ovat erittäin yleisiä ja usein pääsyy taajamien ankeaan yleisilmeeseen. Tilaongelmat keskittyvät keskustajaksoille, joilla uusien, usein matalien liikerakennusten sijoittuminen etäälle toisistaan ei muodosta tietilaa. Parannukseksi tarjotaan lisärakentamista tien varteen kaavoja tarkistamalla. Sinänsä hyvä periaate on usein käytännössä hankalasti ja pitkällä viiveellä toteutettavissa. Myös tilaa jakavia ja rajaavia istutuksia suositellaan.



Kuva 34: Pudasjärven kauppakadun mittakaavaa. Sanomattakin on selvää, että... Oulun tiepiiri /9/.

Liian korkea tien tasaus

Tien liian korkea tasaus on yleisempiä ongelmia. Tienparannusten yhteydessä vaihteittain nostettu tasaus irrottaa tien ympäristöstään, tekee sen ilmeen raskaaksi ja maantiemäiseksi. Miljööhaitan lisäksi tierakenne vaurioittaa vanhoja rakennuksia, joiden perustukset ja julkisivut kärsivät, sekä pahentaa meluhaittaa. Tasauksen laskua esitetään toimenpiteenä yleensä arvokkaisiin ympäristöihin. Vaikka tarvetta laskuun olisi yleisesti muuallakin, on toimenpide-ehdotusta ilmeisesti vältetty liian kalliina tai "mahdottomana".

Heikko viimeistelytaso, vähäinen kasvillisuus

Heikko tieympäristön viimeistely on taajamaselvityksissä ehkä yleisimmin kirjattu epäkohta. Kovin yleisesti taajaman tiemiljöön muodostavat laajat asfalttikentät liikkeiden edessä, istuttamattomat välikaistat, syvät sivuojat ja maantiemäiset valaisinpylväät ja kaikkea leimaa yleinen jäsentymättömyys ja hoitamattomuus.

Selvitysten mukaan vähäiselläkin ympäristön siistimisellä, viimeistelyllä ja lisäästutuksilla voidaan kohentaa kaikkien tutkittujen taajamien ilmettä. Liikekeskuksissa vaaditaan usein kokonaisvaltaisempaa seinästä-seinään saneeraus- ja jossain yleisin toimenpide on asfalttialueiden jäsentely, pysäköinnin ja kevyen liikenteen järjestelyt ja ympäristön viimeistely.



Kuva 35: Viljelyksestä poisjääneiden peltojen pensoittuminen tekee taajaman reunasta sekavan. Pyhäntä. Oulun tiepiiri /9/.

Kasvillisuuden arvoa ympäristötekijänä voi tuskin liikaa painottaa. Kookas puusto tai rajaavat pensaat ovat tärkeitä tiemiljöötä muodostavia tekijöitä. Yksittäisetkin puut voivat antaa taajamalle ilmettä ja luoda porttikohtia tien varteen. Esimerkiksi kohteissa, joissa kehutaan kevyen liikenteen väyliä onnistuneiksi, on väylät tavallisesti linjattu hienovaraisesti puuston lomaan.

Ympäristön rakenteellinen viimeistely ja kalustus luovat lopullisen vaikutelman taajamakuvasta. Vaikuttaa siltä, että parannushankkeissa on kiusaus käyttää liian monia tehokeinoja rakenteissa ja pinnoitteissa, jolloin ympäristövaikutelmasta muodostuu kirjava. Ensisijaisesti on harkittava, millaisia reunakiviä, pinnoitteita ja kalusteita taajamassa voidaan luontevasti käyttää. Maaseututaajamissa liian kaupunkimaiset ratkaisut eivät istu.

4.3 Alueelliset erityispiirteet

Uusimaa

Monissa voimakkaasti kasvaneissa taajamissa, kuten Klaukkalassa ja Masalassa tiemiljööön rakentuminen on jäänyt jälkeen muun rakentamisen vauhdista tai tienrakentaminen on tapahtunut liian suurimittakaavaisena suhteessa ympäristöönsä. Esimerkkejä jälkimmäisestä ovat mm. Nurmijärvi, Mäntsälä, Veikkola ja Nikkilä. Näiden taajamien liikenneturvallisuustilanne oli huono tai keskimääräinen. Onnettomuusasteet olivat 38-50 onn./100 milj. ajon.km vuonna 1993 /2/.

Yleinen ongelma on myös sisääntuloliittymien laajuus ja huono ilme. Taajamien sisällä häiritsevää on liikkeiden piha-alueiden jäsentymättömyys. Myös toteutetut kevyen liikenteen välikaistat ovat monissa kohteissa taajamakuvalinen ongelma. Syvät avo-ojat vaikeuttavat niiden hoitoa ja yleisesti tarvitaan välikaistiaan lisäistutuksia.



Kuva 36: Klaukkalan keskustajakso kesällä 1994 ennen parannustoimenpiteitä. Uudenmaan tiepiiri /2/.

Uudenmaan ns. kasvuvyöhykkeen taajamista pienipiirteisiä ja taajamakuvaltaan melko hyvin säilyneitä ovat mm. Ojakkala ja Kellokoski. Vanhaa rakennusperinnettä ja kulttuurimaisemaa löytyy Sipoon Nikkilästä sekä Vihdin kirkonkylästä ja Ojakkalasta. Pienissä maaseututaajamissa on useita tasapainoisia tiemiljöökokonaisuuksia ja -osuuksia, esimerkiksi Karjalohjalla, Sammattissa, Nummilla, Inkoossa, Lapinjärvellä ja Liljendalissa.

Turun tiepiiri

Selvityksessä korostetaan, että taajamakuvallisen kehittämisen lähtökohtana tulisi olla alueen suurmaisema ja taajaman hahmo, jotka käsiteltäisiin kattavassa maisemaselvityksessä tai -suunnitelmassa. Turun piirin alueella suurmaisemalla ja kulttuuriarvoilla on keskeinen osa taajamakuvassa ja liian innokkaita tienparannustoimenpiteitä pidetään vakavana uhkana.

Selkein yhteinen negatiivinen piirre on teiden korkeusaseman nouseminen. Tien tasauksen lasku on aiheellista taajamissa, joissa vanha rakennuskanta on jäänyt parannettua tietä alemmalle tasolle (esim. Oripää, Vampula). Tie on usein myös saneerattu geometrialtaan jäykäksi (esim. Taivassalo kk, Kustavi).



Kuva 37: Eurajoen taajamatiet ovat kirkonkylän kokoon nähden liian massiivisia. Turun tiepiiri /3/.

Suurehkoista seinästä seinään ulottuvista kauppakadun saneeraustarpeista ovat esimerkkeinä Vinkkilä, Yläne kk, Koski kk, Halikko, Vista, Kyrö ja Karvia. Taajamatien liiallista maantiemäisyyttä, sujuvuutta ja jaksottelua tai viherilmettä koskevia parannustarpeita on esimerkiksi seuraavissa taajamissa: Nauvo, Lemu kk, Perniö kk, Mynämäki kk, Säkylä, Punkalaidun, Jämijärvi, Merikarvia kk, Uotila ja Eurajoki. Näiden taajamien liikenneturvallisuuksustilanne on yleensä keskimääräistä huonompi tai huono.

Kevyitä toimenpiteitä, kuten tietilan parantaminen istutuksin ja rakentein, sekä jäsentelyä liittyy lukuisiin pieniin taajamiin, joissa usein on ongelmana keskusta-aukion tai -tieosuuden jäsentymättömyys ja kasvillisuuden puute (esim. Rymättylä, Sauvo kk, Hinnerjoki, Siikainen).

Esimerkkejä vanhoista hyvin säilyneistä tiemiljöistä, joiden liikenneturvallisuuksustilanne on yleensä keskimääräistä parempi tai hyvä, ovat Turun piirin alueella mm. Mietoinen kk, Ahlainen, Pomarkku, Karkku, Askainen kk, Harjunpää ja Mellilän asemanseutu.

Mikkelin lääni

Negatiivisina taajamakuvallisina ominaisuuksina mainitaan väljä taajamarakenne, ympäristön sekavuus, siihen sopimattomat tielinjaukset ja leveät poikileikkaukset, jäsentymättömät pysäköintialueet, istutusten puuttuminen ja liian leveät liittymät. Myös liikenneturvallisuuksustilanne on usein huono tai keskimääräinen. Voimakasta keskustan saneerausta vaativat Kerimäki, Mäntyharju, Juva ja Punkasalmi. Sekavasta taajamakuvasta kärsivät mm. Rantakylä ja Naarajärvi.

Tärkein taajamakuvaa parantava toimenpide on kaavoituksella tapahtuva rakenteen tiivistäminen ja liikenneverkon jäsentäminen. Tiensuunnittelussa taajamakuvaa voidaan parantaa joko olevaa tilannetta säilyttämällä tai epäkohtia poistamalla tilanteesta riippuen. Taajamakuvallisesti omaleimaisimmat taajamat eivät kestä keskustoissa raskaita toimenpiteitä.

Taajamakuvaa voidaan parantaa mm. avoimia ja jäsentymättömiä alueita (liittymät, pysäköintialueet, liian leveät tietilat) tiivistämällä istutuksin ja rakenteellisin keinoin. Uudet tiet ja kevyen liikenteen väylät tulee sovittaa maastoon säästäten paikalliset ominaispiirteet ja yksityiskohdat, kuten kiviaidat, puusto, alueen ja tiestön luonne. Suuria tieratkaisuja tulee vaiheistaa ja arvioida niiden ympäristövaikutuksia vaihe vaiheelta toteutuksen edetessä. Suunnittelussa tulisi välttää ylilyöntejä ja pyrkiä enemmän pienten parannustoimenpiteiden käyttöön. Asukkaiden mielipiteet tulisi ottaa huomioon selvittämällä paikallista liikennekulttuuria, kohtaamispaikkoja ja asenteita. Suunnittelussa tulisi pyrkiä yksilöllisten paikallisten ratkaisujen löytämiseen suunnittelunormeja soveltaen ja joustaen.



Kuva 38: Kangasniemen keskustan pääväylä on geometrialtaan vaihteleva ja tietila tiivis. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Mikkeli /4/.

Tarkastelluista Mikkelin taajamista luokiteltiin taajamakuvallisiksi helmiksi Kangaslampi, Virtasalmi, Savonranta, Heinävesi, Joroinen, Hirvensalmi, Hartola ja Kangasniemi. Niissä ympäristökuvaa ei oltu muutettu tienrakentamisella. Melkein yhtä onnistuneita esimerkkejä olivat myös Enonkoski, Haukivuori, Karvio, Pertunmaa ja Sysmä, joissa kuitenkin teiden parantaminen oli osittain visuaalisesti epäonnistunut tai irrallinen suhteessa taajamarakenteseen.

Etelä-Karjala

Etelä-Karjalassa keskeinen ongelma on taajamateiden maantiemäisyys, mikä ilmenee leveinä tie- ja liittymäalueina, ympäristöön nähden liian korkeina tasauksina, syvinä sivuoina ja istutusten niukkuutena. Isojen taajamien kaupakatuosuudet ovat sekavia ja jäsentymättömiä mm. Joutsenossa ja Lemillä. Myös liikekeskusten hajoaminen liian laajalle tai vähittäinen siirtyminen on heikentänyt tiemiljöötä.

Toimenpide-ehdotuksissa korostetaan ympäristön hellävaraista käsittelyä ja suunnittelussa yhteistyötä kaavoittajien, elinkeinoelämän ja käyttäjien kanssa. Yksittäiset toimenpiteet kohdistuvat teiden jaksoitukseen mm. porttikohtia hyväksi käyttäen ja liian maantiemäisen ilmeen korjaamiseen kavennuksilla ja kiertoliittymillä.

Joutsenon keskustaajamassa Saimaantien sekä Simpeleellä Simpeleentien sekavat keskustajaksot vaativat toimenpiteitä. Lemin muuten kaunis taajama kaipaa ympäristön parantamista hajanaisen ja asfalttikenttänä olevan keskusaukionsa osalta. Akonpohjassa taajaman pääliittymän tasaus on ympäristöön sopimaton, samoja ongelmia on Parikkalan parannetulla tieosuudella sekä Lemillä. Sisääntuloliittymien ympäristö mm. Taavetissa on liian väljä ja vaikeasti hahmotettava. Sisääntuloteille kaivataan porttikohtia mm. Lemillä, Parikkalassa ja Taipalsaarella.

Onnistuneita tiemiljöökokonaisuuksia on säilynyt Lemin kirkonkylässä ja Suomenniemen kirkonkylässä.

Kymenlaakso

Kymenlaaksossa ongelmallisia ovat taajamat, joissa maankäyttö on hajanaista ja liikenneväylät korostuneita. Keskusta-alueet hahmottuvat heikosti eikä taajamassa ole selkeitä sisääntuloja. Liikenteen ongelmat liittyvät liian suuriin ajonopeuksiin ja korkeisiin onnettomuuslukuihin. Taajamakuvallisia, maankäytöllisiä ja liikenteellisiä ongelmia on esimerkiksi Kausalassa (onnettomuusaste 29.9 onn./100 milj. ajon.km) ja Siltakylässä (onn.aste 17.7). Korja (onn.aste 27.9) on taajamakuvan ja maankäytön kannalta ongelmallinen, Vuohijärvi (onn.aste 318.1) taas hajautunut maankäytöltään ja liikenteellisesti ongelmallinen. Muita vain yhdestä näkökulmasta ongelmallisia ovat mm. Husula, Klamila ja Purola.



Kuva 39: Kevytliikenteen olosuhteiden parantamista esitetään useassa taajamassa. Kotka. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Ympäristön parantamiseen liittyvät suositukset koskevat tietä, tieympäristöä sekä liikenteestä aiheutuvia häiriöitä. Teiden poikkileikkaus ja tasaus sekä jaksotus ja liikennetekniset ratkaisut vaativat muutoksia.

Kymenlaaksossa tiemiljööön omaleimaisuus on säilynyt pitkälle Verlassa, Elimäellä ja Pyhtäällä kuten myös Iitin kirkonkylässä, Vuolenkoskella ja Sippolassa.

Häme

Voimakkaan kasvun taajamissa kokonaisuus on yleensä häiriintynyt eikä selkeää taajamakuvaakaan enää muodostu. Taajamat ovat usein liikennepainotteisia ja ympäristöltään sekavia, kuten esimerkiksi Vääksy, Oitti, Kangasala, Lammi, Hämeenkyrö ja Pirkkala. Onnettomuusaste oli v. 1990 selvästi yli piirin keskiarvon (23.2) Lammilla (n. 78), Hämeenkyrössä (n. 70) ja Oitissa (n. 55 onn./100 milj. ajon.km).

Oman ryhmänsä muodostavat taajamat, joissa uuden ja vanhan keskustan välillä on ristiriita. Näissä taajamakuvan ankeuteen on syynä mm. suurmaiseman yksitoikkoisuus, maankäytölliset epäkohdat, tieverkon sekavuus tai tieympäristön viimeistelemättömyys. Forssassa, Turengissa, Mäntässä, Virroilla, Iittalassa ja Hollolassa on jälkiä näistä epäkohdista.

Hämäläisten taajamien tavallisimpia taajamakuvallisia ongelmia olivat historiallisten kerrostumien puute rakennetussa ympäristössä, liian hallitsevat tiejärjestelyt erityisesti liittymissä ja kevyen liikenteen järjestelyissä sekä tietilan laaja poikkileikkaus. Lisäksi mainitaan taajamatien läpikulku- tai ohikulkuluonne, sekava tieverkko sekä maiseman ja rakennuskannan huomiotta jättäminen suunnittelussa.

Maisemallisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat alueet eivät ole saaneet arvoisiansa uusia rakennuksia tai tiejärjestelyjä esimerkiksi Lammilla, Vääkysyissä ja Padasjoella. Turengissa uudet rakennukset ovat ristiriidassa vanhan ympäristöönsä sopivan rakennuskannan kanssa. Teiden parannushankkeet ovat muuttaneet perinteistä taajamakuvaakaan mm. Hauholla, Lopella ja Humpilassa.

Pienissä maaseututaajamissa taajamakuvan säilyttämisellä sellaisenaan on usein suuri ympäristöarvo. Suurissa ja keskisuurissa taajamissa toimenpiteet kohdistuvat lähinnä sisääntulojakson ehostamiseen sekä keskustatien jäsentämiseen. Suunniteltujen toimenpiteiden vaikutus ympäristöön tulee tarkistaa.

Useimmissa hämäläisissä taajamissa ilmeni tarvetta tietilan jäsentämiseen, teiden jaksottamiseen eriluonteisiin osuuksiin, tieympäristön viimeistelyyn ja hoitoon sekä kaavoituksen yksityiskohtien kehittämiseen.

Onnistuneita tiemiljöökokonaisuuksia ovat pienet maaseutumaiset taajamat, joissa tie on usein raittimainen ja sen suhde rakennuskantaan sopusoinnussa. Samaan ryhmään kuuluvat myös suurehkot kaupungit, joissa teollisuuden perinteet muodostavat hyvän lähtökohdan taajamakuvalle. Esimerkkejä näistä ovat Hikiä, Jokioinen, Mouhijärvi, Kuhmalahti, Luopioinen, Nokia, Renko, Vesilahti ja Kärkölä.

Kuopion lääni

Kuopion läänin alueella taajamakuvallisesti ongelmallisimpia ovat rakenteeltaan väljät taajamakeskustat ja epämääräinen tietila, kuten esimerkiksi Piela-vedellä, Karttulassa, Tuusniemellä, Suonenjoella, Sonkajärvellä, Nilsiässä, Sukevalla ja Kiuruvedellä. Tervon ja Rautalammin ongelmana on taajamateiden jäykkälinjainen toteutus, Kaavilla taas taajamatien luonne ja sekava ympäristö. Leppävirroilla tiestön mittakaava ja ohikulkutien ympäristö ovat ongelmakohteita sekä Keiteleellä muuttunut ympäristökuva.



Kuva 40: Sisääntulo Rautavaaraan Nurmeksensuunnasta on vaikuttava. Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/.

Tarkastelluista taajamista omaleimaisimmat eivät kestä keskustassa vanhoilla normeilla toteutettavia liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Kei-not tulisi valita paikan mukaan ja edetä mieluummin pienin askelin kuin kertosaneerauksin.

Kuopion läänissä hyvin säilyneitä tiemiljöitä, joissa myös liikenneturvallisuuksustilanne on hyvä, ovat Muuruvesi ja Säyneinen. Eri paikkakuntien tieympäristön positiivisia ominaisuuksia ovat mm. Vehmersalmen kevyen liikenteen väylien toteutus, Lapinlahden keskustan taajamarakenteen eheys ja selkeä taajaman ääriviiva, Keiteleen rantaraitti ja tienvarsipuusto. Vesannon taajaman sijainti on taajamakuvaan positiivinen tekijä, samoin Leppävirran voimakas kirkkoympäristö, Vieremän ja Maaningan maisemat ja Rautalammin taajaman rakennuskanta.

Pohjois-Karjala

Taajamakuvallisesti ongelmallisimpia ovat Pohjois-Karjalassa rakenteeltaan väljät ja tietilaltaan epämääräiset taajamakeskustat kuten Tohmajärvi, Juuka ja Ilomantsi. Tohmajärvellä (onn.aste 22.3 onn./100 milj. ajon.km) ja Ilomantsissa (10.0) liikenneturvallisuuksustilanne oli hyvä mutta Juukalla (117.6) huono. Ympäristön ankeus aikaansaa myös tiemiljöön ongelmia kuten esimerkiksi Uimaharjussa, Reijolassa, Lehmossa ja Kuusjärvellä. Tohmajärvellä, Valtimossa Rääkkylässä, Liperissä ja Kontiolahdella suurmaisema luo miellyttävää taajamakuva, vaikka tieratkaisut eivät kyseiseen maisemaan tai taajamarakenteeseen sopisikaan. Ongelmia ovat mm. keskustajaksojen väljyys, taajamateiden toteutuksen jäykkälinjaisuus, viimeistelyn puuttuminen ja tieympäristön jaksottumattomuus.

Toteutetut teiden saneeraukset ja kevyen liikenteen väylät on selvityksen mukaan rakennettu paikallisia arvoja tai maiseman ominaispiirteitä huomioimatta. Erityistä parantamistarvetta on keskustojen liittymissä, kevyen liikenteen järjestelyissä ja ympäristön viimeistelyssä.

Pohjois-Karjalassa säilytettäviä tiemiljöökokonaisuuksia ovat Kiihtelysvaara, Heinävaara, Värtsilä ja Kesälahti, joista kolme viimeksimainittua on arvioitu taajamakuvallisiksi "helmiksi". Positiivisia elementtejä tieympäristöissä ovat mm. Kiihtelysvaaran kevyen liikenteen väylien toteutus, Kesälahden tiestön pienipiirteisyys ja hyvin hoidettu ympäristö, Värtsilän voimakas suurmaisema ja Hammaslahden vehreä tieympäristö.

Keski-Suomi

Taajamakuvaan suurimmat ongelmat johtuvat liikennepainotteisuudesta, taajamien mittakaavallisista ongelmista sekä omaleimaisuuden häviämisestä eli taajamien samankaltaistumisesta. Vanha rakennuskanta on joutunut väistymään hallityyppisten myymälöiden tieltä. Taajamakuva heikentää myös rakentaminen maisemallisesti aroille alueille kuten mäkien laelle tai rantapelloille. Kasvillisuus voi olla ympäristöön sopimatonta tai heikkokuntoista.

Taajamista aukeavat näkymät ovat vähentyneet. Pellot umpeutuvat ja usein samalla järvinäkymätkin menetetään. Ongelma koskee myös taajamien sisääntulojaksojen tiemiljöötä. Häiritsevä tienvarsimainonta tai kauppojen mainonta keskusta-alueilla heikentää myös tiemiljöön laatua.



Kuva 41: Sumiaisten uusia tiejärjestelyjä. Keski-Suomen tiepiiri /14/.

Tiejärjestelyt hallitsevat Vaajakosken taajamaa, jonka ympäristö on liian liikennepainotteinen. Leveät avo-ojat ja tieluiskat heikentävät tiemiljöötä Korpilahdella. Kyyjärvellä epäkohtana ovat sekavat pysäköintijärjestelyt sekä jäsentymätön tieympäristö. Uuraisilla miljöötä haittaa liian leveä tie ja siitä johtuva heikko tietila, kun taas Hankasalmella epäkohtana on tien liian korkea tasaus, joka ilmenee erityisesti suhteessa vanhaan rakennuskantaan.

Keski-Suomessa harvinaisia raittimaisina säilyneitä tiemiljöösuosuuksia löytyy vielä Multialta, Sumiaisista, Kuhmoisista ja Kivijärveltä. Erityisesti Sumiainen on kokonaisuutena varsinainen helmi. Myös Muuramen keskeisellä taajamaväylällä on säilynyt raittimaisia piirteitä.

Vaasan lääni

Vaasan läänissä tarkastellut taajamat kuuluvat kolmeen eri tyyppiin: Ensimmäisenä ryhmänä ovat kasvavat ja suurehkot taajamat, joissa perinteisen keskustan taajamakuva on hyvä. Niiden reunoille ja liikenneväylien risteysiin on taas muodostunut jäsentymättömiä uusia palvelualueita. Toisena ryhmänä ovat taajamat, joissa vanhaan keskusta-alueeseen rakennetut sopimattomat rakennukset rikkovat taajamakuva-aluea. Kolmanneksi on taajamia, joissa keskustan eri-ikäiset rakennukset sopeutuvat yhteen, ja tarvittavat parannustoimet ovat pieniä. Taajamakuvallisia heikkouksia ovat hallitsevien tiejärjestelyjen ja pirstoutuneen rakenteen ohella vanhan rakennuskannan laiminlyöminen, kauppakadun toimiminen läpikulkutienä ja maisemallisten arvojen huomiotta jättäminen.



Kuva 42: Vanhat rakennukset elävöittävät taajamakuva-aluea, mutta liittymäalue on tarpeettoman laaja. Vaasan tiepiiri /8/.

Suurempien taajamien parannustarpeet ovat lähinnä sisääntulojaksojen ehottamista tai keskustajaksojen jäsentelyä ja viimeistelyä. Pienten maaseutumaisien taajamien säilyttäminen ennallaan on niiden arvokkain ympäristötekijä.

Yksittäisiä taajamakuva-alueita parantavia toimenpiteitä ovat istutusten lisääminen ja tieympäristön siistiminen, maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen, teiden tasauksen korjaaminen ja taajamateiden jaksotuksen korostaminen mm. porttikohtien avulla.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi nousi useimmin esille kevyen liikenteen väylän rakentaminen, kiertoliittymät, suojateiden korostaminen sekä leveän keskustajakson jäsentäminen uudelleen.

Oulun lääni

Oulun läänissä tyypilliset taajamakuvalliset ongelmat liittyvät taajamien sijaintiin, koska useissa taajamissa puuttuvat rakentamista rajoittavat ja ohjaavat tekijät. Lisäksi luontaisia rakennuspaikkoja on vähän. Taajamakuvallinen ongelma on niin ikään viljelyksestä poistuneiden peltöjen umpeenkasvu. Taajamien sisäisiä ongelmia ovat mm. liikennepainotteisuus, mittakaavalliset virheet ja omaleimaisuuden häviäminen eli taajamien samankaltaistuminen. Omaleimaisuutta luoneet tekijät eli ympäristön pienipiirteisyys, vanhat rakennukset, rakenteet, puut ja pensaat ovat jääneet uuden liikerakentamisen jalkoihin.



Kuva 43: Muhoksen kauppa-aukio. Oulun tiepiiri /9/.

Suurin osa inventoiduista kohteista on maaseutumaisia, eikä parantamistoimenpiteissä tulisi matkia kaupunkimaisia ratkaisuja. Taajamien yhdenmukainen kehittäminen voi sekin johtaa ympäristöjen omaleimaisuuden häviämiseen. Eritasoliittymät ovat usein ongelmallisia, koska ne muuttavat miljöön liikennepainotteiseksi ja taajama-alueen huomaamattomaksi. Ohitusteiden suunnittelussa on tärkeää miettiä vanhojen taajamateiksi muuttuvien teiden luonnetta ja taajamakuva.

Ympäristön parantamisessa on tärkeää yhteistyö yli hallinnollisten rajojen, jotta tuloksia saavutettaisiin. Toimenpidetarpeita ovat mm. avoimien taajaman sisäisten alueiden jäsentäminen, tien tasauksen laskeminen, kevyen liikenteen väylien sopeuttaminen ympäristöön, täydennysistutukset ja toisaalta tärkeiden näkymien avaaminen taajamasta ulos.

Lappi

Lapissa on omia erityisongelmiaan ilmastosta ja pohjoisesta sijainnista johtuen. Keskitalvella lunta on runsaasti ja lumikaset peittävät näkymiä vaaran taen liikenneturvallisuutta. Lapissa kylät ovat perinteisesti olleet avoimia ja puuttomia ja sama piirre on siirtynyt taajamiin. Puita ei juuri ole taajamien keskustoissa ja suunnitelmalliset taajamakuva parantamistoimet puuston ja istutusten avulla ovat harvinaisia. Lapissa lumi, pakkanen ja kaamos synnyttävät arktisen tunnelman, jota olisi hyödynnettävä tiemiljöössäkin.



Kuva 44: Hetassa laajat paikoitusalueet heikentävät keskustan viehätysvoimaa. Lapin tiepiiri /11/.

Lapin läänin alueella harvinaiseksi käyneitä raitin piirteitä löytyy vielä Tervolan, Ylitornion, Pellon ja Muonion sisääntulo- ja lähestymisjaksoilta. Myös Simossa on idyllinen raittijakso taajaman sisällä.

IVALO + läpikulkujakson kosmisen koleuden tunne

Lapin tiepiiri /11/.

5 MUUT YMPÄRISTÖTEKIJÄT, POHJAVESIALUEET, MELU JA PÄÄSTÖT

Suuri osa eri tyyppisistä arvo-alueista ja suojelukohteista keskittyy taajamiin tai niiden tuntumaan. Samoin taajamissa tiivistyvät liikenteen haitat, melu ja saasteet. Tässäkin mielessä taajamateiden suunnittelu on monien palasten yhteen sovittamista.

Maisema-alueet ja arvokas rakennettu ympäristö

Tutkituista taajamista 35 sijaitsee valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellulla maisema-alueella tai rajoittuu sellaiseen.



Kuva 45: Puu-Juuka on arvokas kulttuuriympäristö, jonka tulisi olla kirkonkylän sielu. Savo-Karjalan tiepiiri/ Pohjois-Karjala /7/.

Valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja ympäristöjä on 118:ssä tutkitussa taajamassa. Paikallisesti arvokasta rakennuskantaa löytyy lähes joka kohteesta.

Arvotaajamia eli taajamia, jotka kuuluvat luokiteltuihin arvokohteisiin käsitellään tarkemmin luvussa 6.

Suojelualueet ja -kohteet

Muita taajamista löytyviä suojelukohteita ovat muinaismuistot, rauhoitetut puut, lintuvedet ja kosteikot, harjijensuojelualueet, suojellut suot, luonnon-suojelualueet. Selvitysraporteissa näistä on hajanaisia mainintoja, mutta ei kattavia luetteloita ja vain joitain kohteita kartalle merkittyinä.

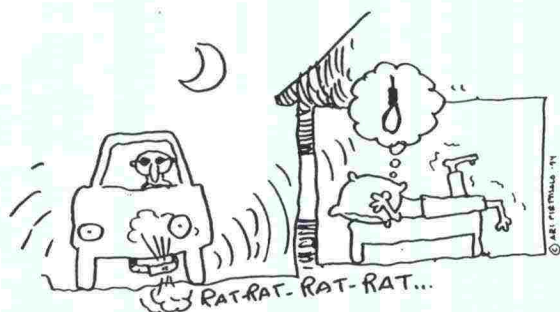
Pohjavesialueet

Useimmat taajamat sijoittuvat pohjavesialueille. Tärkeät pohjavesialueet on merkitty Uudenmaan ja Kymenlaakson taajamainventointeihin, muista tiedot puuttuvat, mutta pohjavettä on tarkasteltu piireittäin erillisissä selvityksissä. Käynnistymässä oleva tieluiskien suojaus merkittävien pohjavesialueiden kohdalla on tärkeydestään huolimatta vakava uhka taajamien tiemiljööille. Suojattavalta alueelta häviää kaikki kasvillisuus, usein kaunis ja hyväkuntoinen harjumännikkö.

Taajamissa liukkauden torjuntaan käytetään suolahiekkää tai pelkästään hiekkää. Hiekasta aiheutuvia pölyhaittoja koetaan taajamissa. Ne ajoittuvat lähinnä keväälle, jolloin lumet ovat sulaneet. Työmenetelmiä ja hiekoituksen määriä optimoimalla ja hiekan poistoa tehostamalla voidaan pölyhaittoja vähentää.

Melu

Liikenteen meluhaitat on selvitetty piireittäin erillisenä työnä ja niistä koottu yhteenvetoraportti Yleisten teiden tilaselvitys, Meluntorjunta tiepiireissä, 1993. Nyt käsiteltävissä taajamaselvityksissä meluhaittoihin on vain muutamia viittauksia. Yhteenvetoraportissa meluntorjuntatoimenpiteitä on esitetty 37:ään nyt käsiteltävään taajamaan. Niiden toteutus vaatii harkintaa, sillä lähes aina melusteillä on kielteinen vaikutus taajamakuvaan. Taajamista 11 sisältyy arvotaajamien luetteloon, mutta meluntorjuntatoimet eivät yleensä kohdistu taajaman arvokkaisiin osiin. Yhteenkään helmitaajamaksi luokiteltuun kohteeseen ei ole esitetty toimenpiteitä.



LIIKKENNEMELU ON VAKAVASTI
ASUMIS- JA ELÄMISVIHITYSYYTTÄ
ALENTAVA TEKIJÄ, JOKA ON
OTETTAVA HUOMIOON

Kuva 46: Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Päästöt

Tutkituissa taajamissa liikennemäärät vaihtelivat välillä 100 - 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Näiden ajoneuvomäärien päästöjen aiheuttamat pitoisuudet ilmassa jäivät selvästi alle Valtioneuvoston antamien ilmanlaadun ohjearvojen. Parhaillaan valmistellaan tiukennuksia ohjeisiin, mutta edelleen jäädään ohjearvojen alapuolelle. Katalysaattorilla varustettujen autojen yleistyessä päästöt vähenevät, vaikka liikennemäärät kasvaisivatkin.

Ajoneuvojen päästöihin ja energiankulutukseen vaikuttaa ajotapa. Nopeat kiihdytykset ja jarrutukset lisäävät sekä päästöjä että melua. Ajamalla muun liikenteen rytmin mukaisesti ja tilanteita ennakoiden säästetään polttoainetta ja tuotetaan vähemmän päästöjä ja melua.

Taulukko 2: Taajamaselvitysten kohteet, joihin harkitaan meluntorjuntatoimenpiteitä

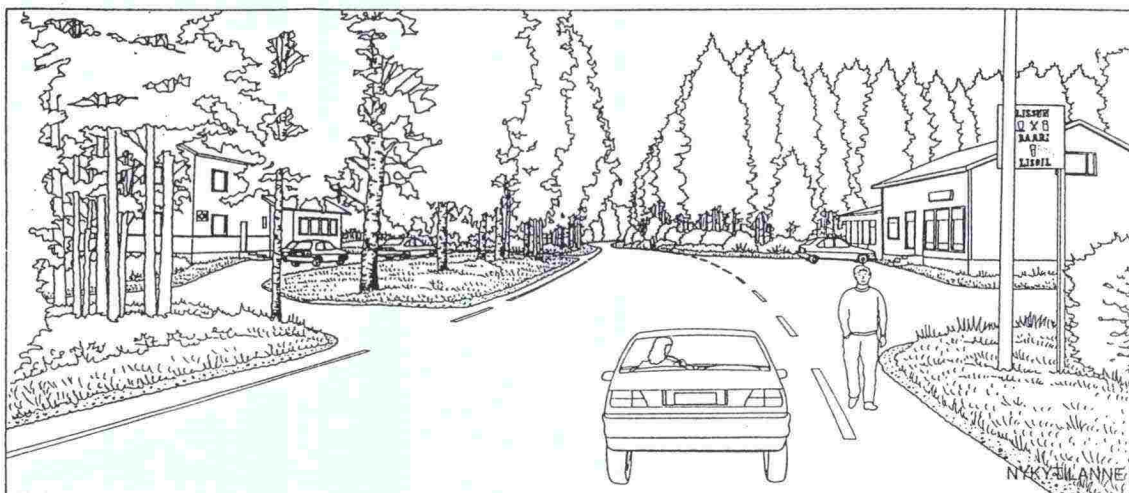
<u>UUSIMAA</u> Pohja Veikkola Rajamäki* Jokela* Kellokoski* Mäntsälä* Nikkilä*	<u>TURKU</u> Laitila Ulvila	<u>HÄME</u> Lempäälä Kangasala Nastola
<u>KYMI</u> Kotka	<u>MIKKELI</u> Rantakylä Juva	<u>KUOPIO</u> Suonenjoki Siilinjärvi Lapinlahti*
<u>KESKI-SUOMI</u> Joutsa Karstula Keuruu Korpilahti Laukaa Leivonmäki Muurame Petäjävesi* Pihtipudas Saarijärvi Suolahti Uurainen Viitasaari Äänekoski	<u>OULU</u> Pattijoki Jääli* Ii* Liminka* Temmes*	<u>VAASA</u> Tervajoki

*:llä merkityt sisältyvät arvotaajamien luetteloon.

Pohjois-Karjalan ja Lapin selvityksissä ei toimenpiteitä ole yksilöity.

6 TAAJAMATEIDEN PARANTAMISTARVE

Tiepiirien selvitysten valossa korjattavaa löytyy lähes kaikissa taajamissa. Tämä on osittain selitettävissä sillä, että tienpidon suunnittelussa on siirrytty suurista kehittämishankkeista aluetason hankkeisiin - mutta toimenpidetarpeiden runsaus kertoo myös ongelmien määrästä. Keskeiseksi kysymykseksi nousee parannustoimenpiteiden oikea luonne ja mitoitus suhteessa taajaman kokoon, liikennemääriin, turvallisuusongelmiin ja tiemiljöön laatuun. Yleensä toimenpiteet käynnistetään liikenneturvallisuussyistä. Erityistä harkintaa vaaditaan kohteissa, joissa liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää toimenpiteitä, mutta taajamakuva säilyttämistä. Jos liikenneturvallisuuden parantamisen yhteydessä voidaan samalla parantaa taajamakuva, esimerkiksi hahmotonta keskustajaksoa jäsentelemällä ja viimeistelemällä, on tavoiteasettelu yksinkertaisempaa.



Heituinlahden kyläkeskus.



Kuva 47: Toimenpide-ehdotus Heituinlahden kyläkeskukseen. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Etelä-Karjala /12/.

Yhteenvetona voisi todeta, että toimenpiteet tulisi kohdistaa niihin taajamiin, joissa todella on ongelmia. Taajamakuvallisesti herkäät ympäristöt eivät kestä "normiratkaisuja", vaan toimenpiteet tulisi sopeuttaa kunkin taajaman elinkaaren mukaisiksi.

Turun tiepiiri /3/.

Suuri osa selvityksissä esitetyistä toimenpiteistä on pieniä, ympäristön laatua parantavia, esimerkiksi siistimistä, lisäistutuksia, näkymien avaamista jne.

Taajamaselvitykset antavat kohtuullisen hyvän kuvan taajamien yleisten teiden ympäristön nykytilasta. Taajamakuvausten tarkkuus vaihtelee, mutta ongelmien suuruus ja laatu käy kaikista raporteista hyvin esiin. Luokitukset auttavat kohdistamaan huomion ongelmataajamiin, mutta varsinaista toimenpiteiden ohjelmointia niissä ei esitetä. Onko toimenpiteiden ohjelmointi nykyiseen tapaan liikenneturvallisuusperustein oikea? Kertovatko onnettomuustiedot pienillä liikennemäärillä mitään?

Jotta tilaselvityksistä päästään toimenpiteiden ohjelmointiin, piirien olisi hyvä miettiä toiminnan yleisraamit, jonkinlainen taajamia koskeva tiepoliittinen ohjelma.

6.1 Tielaitoksen päämäärät 2005

Tielaitoksen ympäristöpäämäärät vuodelle 2005 samoin kuin piirien laatimat taajamaselvitykset, ovat osaltaan pohjana taajamien toimenpideohjelmalle 1997-2000.



Päämäärien erityisesti taajamia koskevat kohdat löytyvät pykälistä 2.2 - 2.4 ja 3.3 - 3.6. Taulukossa nro 3 on tutkittu, miten eräät keskeiset päämäärät painottuvat piirien taajamaselvityksissä.

Vaikka taajamaselvitykset on laadittu ennen ympäristöpäämäärien kirjaamista, painottuvat keskeiset tavoitteet raporteissa hyvin. Taajamien tiivistäminen sekä kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteen sovittaminen korostuvat - liian väljäksi hajonnut tietila on ongelma koko maassa. Jalankulun ja pyöräilyn aseman parantaminen toistuu toimenpide-ehdotuksissa. Julkisen liikenteen kehittämisestä sen sijaan puhutaan vähän.

Taajamaluontoa, taajamakuva ja kulttuuriperintöä korostetaan, koska taajamat koetaan liian samankaltaisiksi. Luonnonelementtien arvo korostuu Itä- ja Pohjois-Suomessa, rakennettu- ja kulttuuriympäristö lännessä ja etelässä. Tieympäristön esteettisen laadun parantaminen on kaikissa selvityksissä keskeinen tavoite. Keskustan osien rauhoittaminen oleskeluun jää raporteissa vähimmälle huomiolle, enimmilläänkin tyydytään puhumaan torin sijoituksesta.

Taulukko 3: Taajamaraportit suhteessa tielaitoksen päämääriin 2005.

	UUDENMAAN tp osa 1	UUDENMAAN tp osa 2	TURUN tiepiiri	KaS/Mikkelin lääni	KaS/Kymenlaakso	KaS/Etelä-Karjala	HÄMEEN tiepiiri	SK/Kuopion lääni	SK/Pohjois-Karjala	KESKI-SUOMEN tiepiiri	VAASAN tiepiiri	OULUN tiepiiri	LAPIN tiepiiri
Tieratkaisuilla parannetaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytyksiä													
Yhteistoimintaa tiensuunnittelun ja kaavoituksen välillä tehostetaan.													
Uudet tiehankkeet suunnitellaan maisemaan ja kaupunkikuvaan soveltuviksi. Kulttuurihistorian arvot ja erityispiirteet otetaan huomioon.													
Tielaitos asettaa teiden, siltojen, meluesteiden ja kalusteiden muotoilulle selkeät esteettiset tavoitteet.													
Tieratkaisuilla tuetaan taajamien tiivistämistä													
Keskeisimpiä taajamatointojen alueita rauhoitetaan ajoneuvoliikenteeltä.													
Taajamatiet toteutetaan hallinnolliset rajat ylittävänä kokonaisuuksina.													
Edistetään taajaman asukkaiden ja siellä asioivien turvallista liikkumista.													

 korostettu erityisesti
 pidetty tärkeänä
..... ei painotettu

6.2 Taajamaluokitus toimenpiteiden pohjana

Taajamille, joiden rakenteessa tai kasvussa on erityisiä muutospaineita, tulisi laatia kokonaisvaltainen taajamakuva-analyysi, eikä tehdä pelkästään yksittäisiä parannuksia. Toimenpiteiden vaikutukset taajamakuvaan tulee miettiä kerralla, yhtenä kokonaisuutena.

Hämeen tiepiiri /5/.

Parannustoimenpiteiden ohjelmoinnin pohjaksi kaikissa selvityksissä* tutkitut taajamat on luokiteltu ongelmien määrän mukaan kolmeen luokkaan:

(*Uudenmaan luokitusta on täydennetty yhteenvetoraporttia laadittaessa)

Luokka I

Moniongelmaiset taajamat, joissa parannettavaa on sekä liikenneturvallisuuden että tiemiljöön ja taajamakuvaan suhteen

Luokka II

Taajamat, joissa ongelmia on joko liikenneturvallisuudessa tai taajamakuvaan

Luokka III

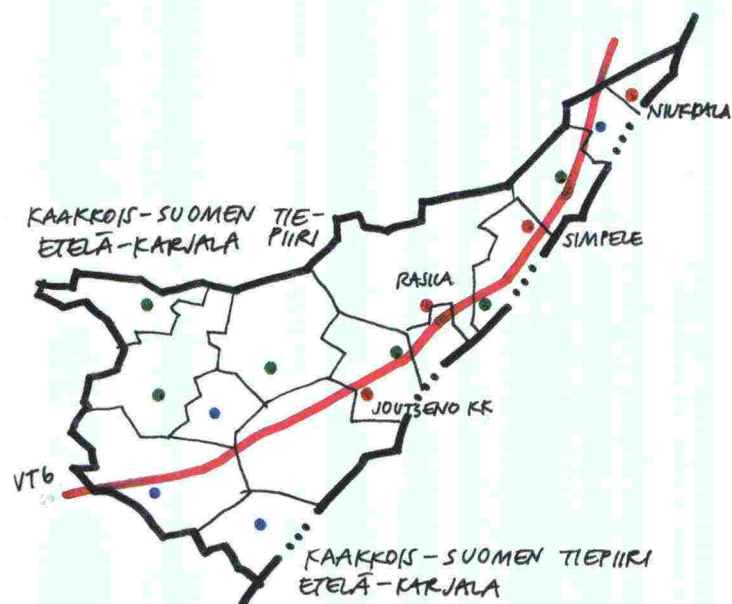
Taajamat, joissa ongelmia on vähän. Muutamissa raporteissa niistä on lisäksi kirjattu ympäristöltään hyvin säilyneet "helmet".

Luokitusten mukaan sekä hyviä, keskimääräisiä että ongelmallisia taajamia on varsin tasaisesti kautta maan. Kuitenkin Turun ja Vaasan piireissä näyttäisi olevan keskimääräistä enemmän arvokkaita kohteita ja vähän ongelmakeskittymiä. Lapissa taas ongelmataajamia on huomattavan paljon. Myös läänien sisällä eri luokkaiset taajamat ovat varsin tasaisesti jakaantuneet, vain joitain keskittymiä voidaan erottaa:

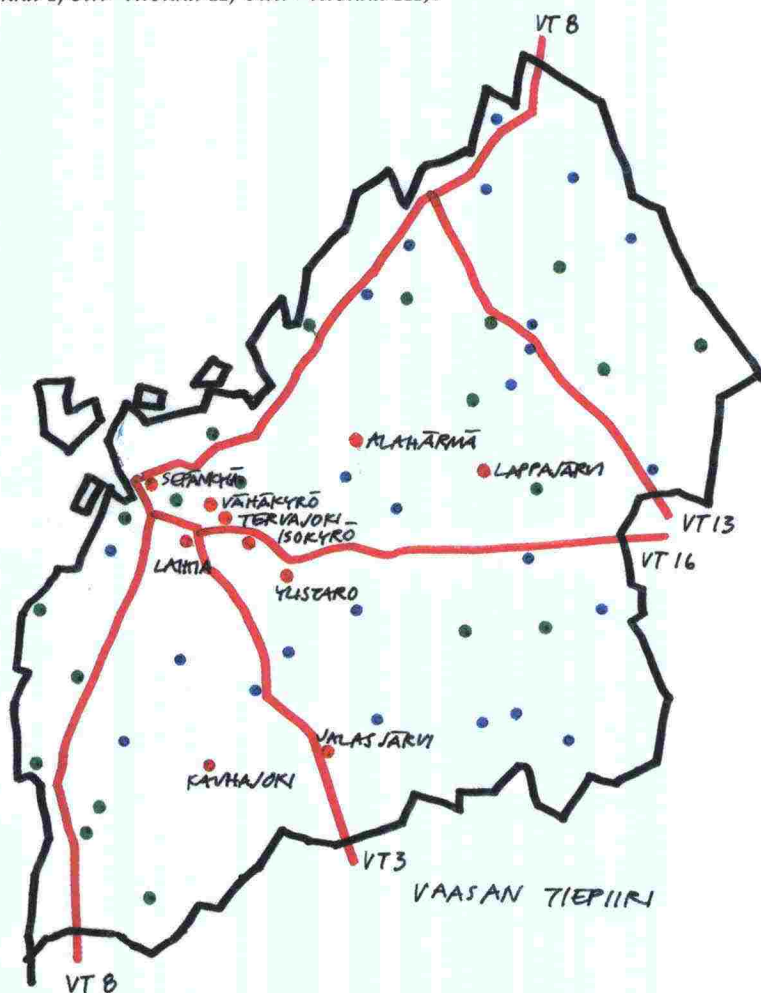
- Uudellamaalla ongelmataajamia ovat kasvukeskukset pääkaupunkiseudun vaikutuspiirissä. Tilanne on hyvä läänin itä- ja länsilaidoilla.
- Etelä-Karjalassa ongelmataajamat löytyvät vt 6:n varresta.
- Mikkelin läänissä on lievää ongelmien keskittymistä vt 5:n varteen ja läänin kaakkoisosiin.
- Kuopion läänissä on lievää ongelmataajamien keskittymistä linjalle Kaavi-Varpaisjärvi läänin itäosaan.
- Hämeessä ongelmataajamat löytyvät suurelta osin valtateiden varresta Tampereen ja Lahden vaikutuspiiristä.
- Vaasan piirissä ongelmakohteet sijoittuvat läänin keskiosaan kolmioon Vaasa-Lappajärvi-Kauhajoki.

Taulukko 4: Taajamien luokitus ongelmien määrän mukaan.

	TAAJAMAT	LUOKKA I		LUOKKA II		LUOKKA III		HELMET	
UUDENMAAN TIEPIIRI									
Osa I (isot taajamat)	12	5	42 %	6	50 %	1	8 %		
Osa II (pienet taajamat)	22	2	9 %	13	60 %	7	31 %		
Yhteensä	34	7	21 %	19	56 %	8	23 %		
TURUN TIEPIIRI	84	9	11 %	32	38 %	32	38 %	11	13 %
KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRI									
Mikkelin lääni	31	6	19 %	17	55 %	8	26 %		
Kymenlaakso	25	4	16 %	15	60 %	6	24 %		
Etelä-Karjala	15	4	27 %	5	33 %	6	40 %		
Yhteensä	71	14	20 %	37	52 %	20	28 %		
HÄMEEN TIEPIIRI	73	19	26 %	20	27 %	34	47 %		
SAVO-KARJALAN TIEPIIRI									
Kuopion lääni	28	8	29 %	11	39 %	7	25 %	2	7 %
Pohjois-Karjalan lääni	26	6	23 %	12	46 %	5	19 %	3	12 %
Yhteensä	54	14	26 %	23	49 %	12	22 %	5	9 %
KESKI-SUOMEN TIEPIIRI	45	10	22 %	23	51 %	11	25 %	1	2 %
VAASAN TIEPIIRI	60	8	13 %	28	47 %	24	40 %		
OULUN TIEPIIRI	60	13	22 %	40	67 %	7	12 %		
LAPIN TIEPIIRI	17	6	35 %	6	35 %	5	29 %		
KAIKKIAAN	498	106	21 %	228	45 %	153	31 %	17	3 %



Kuva 48: Etelä-Karjalassa ongelmataajamat keskittyvät vt 6:n tuntumaan (pun=luokka I, sin=luokka II, vihr=luokka III).



Kuva 49: Vaasan piirissä ongelmataajamia löytyy runsaimmin läänin keskiosalta (pun=luokka I, sin=luokka II, vihr=luokka III).

Taajaman koolla ja ilmeisesti vielä selvemmin kasvunopeudella on kautta maan kiinteä yhteys ongelmien määrään. Ongelmat keskittyvät keskisuuriin tai suuriin, nopeasti kasvaviin taajamiin. Perinteisissä, voimakkaan identiteetin omaavissa pikkukaupungeissa muutokset on hallittu paremmin ja pienissä, hitaan kasvun taajamissa ongelmia on vähän.

Taulukko 5: Keskimääräinen asukasluku eri taajamaluokissa eräissä raporteissa:

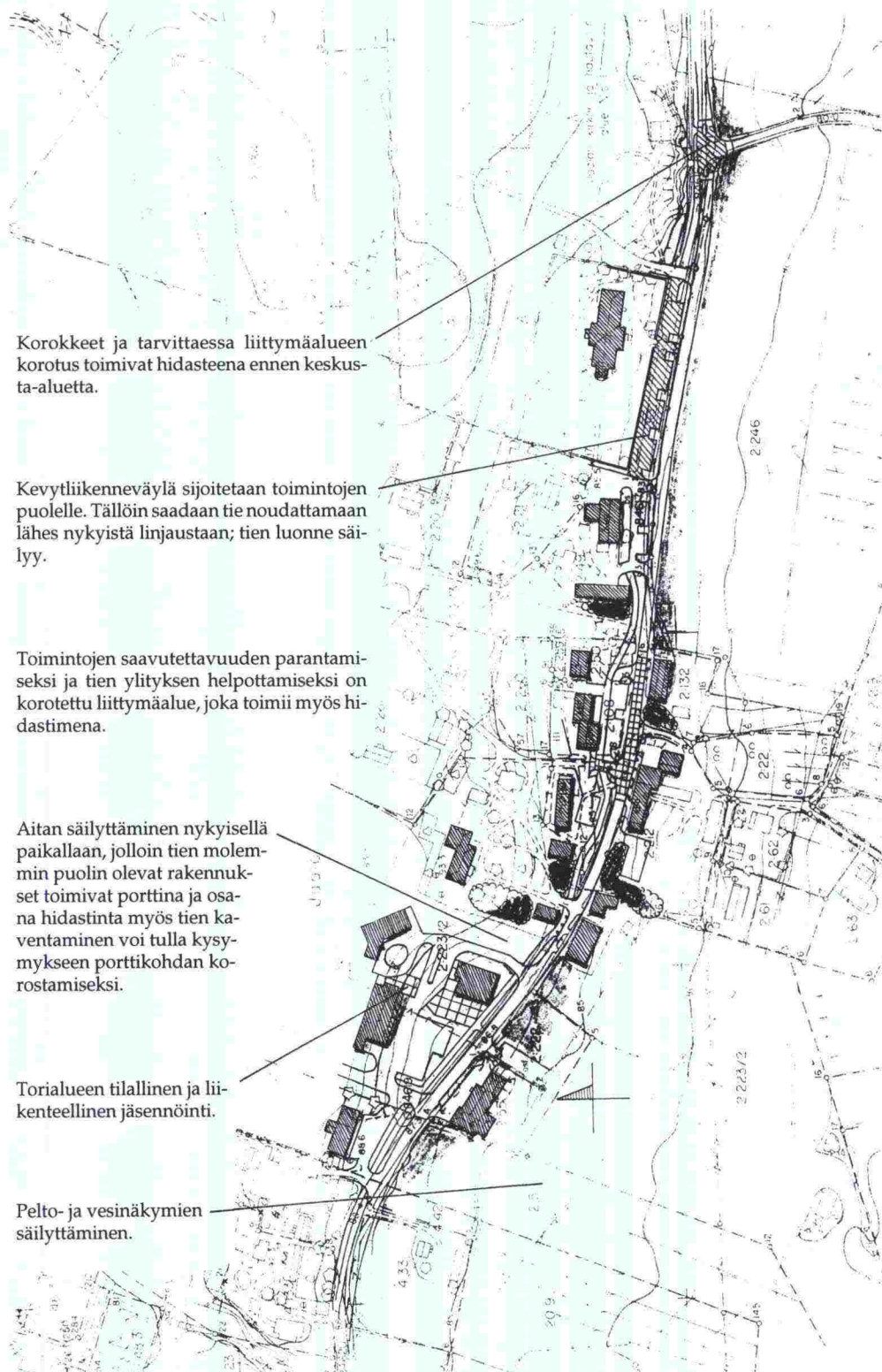
	Luokka I	Luokka II	Luokka III
MIKKELI	2 300	2 000	900
KYMENLAAKSO	2 800	1 900	500
KESKI-SUOMI	5 600	1 700	900
LAPPI	3 300	2 000	1 300

6.3 Toimenpidetarpeet luokassa I

Toimenpiteiden suunnittelun tavoitteena ovat hyvin toimivat yhdyskunnat, joiden tunnusmerkkejä ovat viihtyisä, omaleimainen ja saasteeton ympäristö, turvallisuus, liikkumistarpeen minimointi ja energian säästö.

Hämeen tiepiiri /5/.

Useimmiten I luokan taajamiin esitetään tieympäristön kokonaisvaltaista saneerausta, johon liittyy tavallisesti kevyen liikenteen väylästön parantaminen, pysäköinnin jäsentely, ajonopeuksien alentaminen rakenteellisin keinoin ja ympäristön viimeistely istutuksin, kiveyksin jne. Liikekeskukset halutaan suunnitella seinästä seinään -periaatteella. Usein kirjataan tarve keskustan tai koko taajamarakenteen tiivistämisestä, jolloin tiensuunnittelun ja kaavoituksen yhteen sovittaminen on välttämätöntä. Taajamasaneerausta harkitaan noin 1:5 tutkituista kohteista. Myös ohikulkutieratkaisuja esitetään moniin I luokan taajamiin. Selvityksissä korostetaan toimenpiteiden suunnittelua paikan identiteetistä ja ominaispiirteistä lähtien, kaavamaisia tyyppiratkaisuja välttäen.



Kuva 50: Toimenpide-ehdotuksia Jaalan kirkonkylään. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

Toteutettujen taajamahankkeiden analyysit

Tutkituissa kohteissa oli muutamia, joissa huomattava taajamasaneeraus oli hiljattain valmistunut ja sen onnistumista arvioitiin selvityksessä. -Kritiikki ja kehut on syytä suhteuttaa siihen, että osa arvioinneista on laadittu piirien omana työnä, osassa konsultit ovat tutkineet kilpailijan suunnittelemaa kohteita:

Mäntsälä

Lahdentien (mt 140) hallitseva ilme ja voimakas estevaikutus luo hämmentävän tunnelman. Vaikka tietä on parannettu, se jaksottuu huonosti ja tienvarren istutukset ovat mittakaavallisesti riittämättömiä. Ongelmana on leveä poikkileikkaus, laajat liittymät ja vaatimaton viherilme. Taajaman porttikohta puuttuu ja tasaus on paikoitellen korkealla. Parannus on tehty liian raskaalla kädellä. Tie muistuttaakin enemmän ohikulkutietä kuin pääsisääntuloa ja keskeistä taajamatietä. Liikenneturvallisuuksustilanne on kuitenkin parantunut. Ennen parannustöitä tiellä tapahtui 4-5 onnettomuutta vuosittain. Parantamisen jälkeen (avattu liikenteelle elokuussa 1992) onnettomuudet ovat vähentyneet rajusti. Vuonna 1993 onnettomuuksia ei tapahtunut yhtään ja vuonna 1994 tapahtui yksi onnettomuus.



Kuva 51: Mäntsälä. Uudenmaan tiepiiri /2/.

Rantasalmi

Kirkonkylämäinen ilme on muuttunut raitista moderniksi kaduksi. Toteutus on kovin epäsuomalainen ja ehkä liiankin korkeatasoinen pienipiirteiseen kirkonkylään.



Kuva 52: Rantasalmi. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Mikkeli /4/.

Parikkala

Tien jaksottuminen tulisi näkyä selkeästi. Pohjoisesta tultaessa porttikohta puuttuu. Toteutus vaikuttaa ristiriitaiselta mm. ajonopeuksien suhteen. Ajo-
linjojen sivusiirrot eivät ole välttämättä taajamakuvaan paras ratkaisu. Kaup-
pakatujaksolla ajonopeuksia tulisi hillitä voimakkaammin.

Maaninka

Taajamakuvallisesti onnistunut tien parantaminen. Toteutus on moderni, mikä luo jännittävän ja riittävän vastakohdan kirkonkylän ja suurmaiseman identiteetille. Polveileva linjaus säilytetty, samoin pitkät näkymät ja tasaus. Tie jaksottuu selkeästi. Alikulun toteutus liian raskaalla kädellä. Tien tasaus sisääntulojaksolla paikoin liian korkea.



Kuva 53: Maaninka. Savo-Karjalan tiepiiri/ Kuopio /6/.

Kitee

Tienparannus on eheyttänyt taajamakuva huomattavasti laajojen pysäköintialueiden siirryttyä liikkeiden taakse. Samalla kuitenkin tien tasaus on nousut paikoin häiritsevästi. Yleistä sekavuutta tien parantaminen ei ole onnistunut poistamaan. Korkeat reunakivet haittaavat kunnossapitoa ja ovat häiritsevän näköiset. Myös havupuita olisi pitänyt istuttaa.



Kuva 54: Kitee. Savo-Karjalan tiepiiri/ Pohjois-Karjala /7/.

Sonkajärvi

Tutkittu ennen rakentamista. Arvio suunnitelmasta: Suunniteltu tienparantaminen kohentaa taajamakuvaakin jonkin verran. Koska ongelma on rakenteellinen, tarvittaisiin ympäristön parantamiseksi huomattavasti voimakkaampia toimenpiteitä.

Leivonmäki

Tienparannusten seurauksena on varsinkin tieympäristön ilme keskustassa parantunut. Liikennealueet ovat selkeytyneet, ympäristö on siistiytynyt ja huolella viimeistelty. Vielä häiritsevä paljaus korjautunee istutusten kasvaessa.

Lievestuore

Keskustan ilme on erityisesti kohentunut tieympäristön osalta. Yksityiskohdat ovat viimeistelyjä, pihojen rajautuminen täsmentynyt ym. Muutoin keskustassa on paljonkin parantamisen varaa erityisesti rakennusten ja pihojen osalta.

Keuruu

Liikekeskustan ilme on liikenne- ja piha-alueiden osalta suuresti kohentunut. Alueet ovat jäsentyneet, olemassa olevaa puustoa on säilytetty. Häiritsevää on edelleen rakennuskannan epäyhtenäisyys ja mainoksista ym. johtuva kirjava kokonaisilme.



Kuva 55: Keuruu. Keski-Suomi /14/.



Kuva 56: Keuruu. Keski-Suomi /14/.

Kuhmoinen

Tieympäristön ilme ja taajamakuva yleensä on suuresti kohentunut tienparannusten seurauksena. Aikaisempi seinästä seinään ulottunut asfalttikenttä on jäsentynyt ja siistiytynyt. Edelleen häiritsee pihojen paljaus - lisävihreyttä kaivattaisiin. Tienparannus on kokonaisuudessa hyvin onnistunut, toimenpiteet on toteutettu hienovaraisesti arvokkaat piirteet säilyttäen. Ainoastaan eteläisen risteyksen siirrosta ja alikulkutunneleista on syntynyt ikäviä penkeireitä.

Ala-härmä

Kunnostetun keskustajakson taajamakuva on vaihteleva, yleisvaikutelma hyvä. Kaipaa viimeistelyä: suojateille saarekkeita ja kavennuksia sekä matalia istutuksia.

Haapavesi

Tutkimushetkellä saneeraus kesken: Raitin yleisilme lienee muuttunut aika paljon. Tasaus paikoin korkealla. Välikaista kaipaa täydennysistutusta. Graniittinen reunakivi olisi sopinut betonisia paremmin arvokkaaseen ja omaleimaiseen raittiympäristöön.

Yleisvaikutelmaksi toteutetuista kohteista jää, että toimenpiteet ovat poistaneet liikenneturvallisuusongelmat. Myös tiemiljöön ja koko taajamakuvan suhteen tilanne on kaikissa kohteissa parantunut, mutta tässä suhteessa ollaan vielä kokeiluasteella. Erityisen tärkeää tuntuu olevan perusteellisesti miettiä, mikä on saneerattavan tien rooli ja luonne taajamarakenteessa ja suhteuttaa toimenpiteet johdonmukaisesti siihen. Väärä tien tasaus on edelleen yleinen ja helposti silmiin pistävä virhe. Onko tasauksen lasku todella liian kallista suhteessa siitä saatavaan hyötyyn? Kavennukset, korotukset, pollarit tai vaihtelevat kiveykset ja erikoisvalaisimet eivät perinteisesti kuulu suomalaiseen maaseututaajamaan ja niiden "sisäänajo" ja mallien kehittely vie aikansa. Nyt joidenkin taajamien tiemiljöön ilmeessä on ylilyönnin makua.

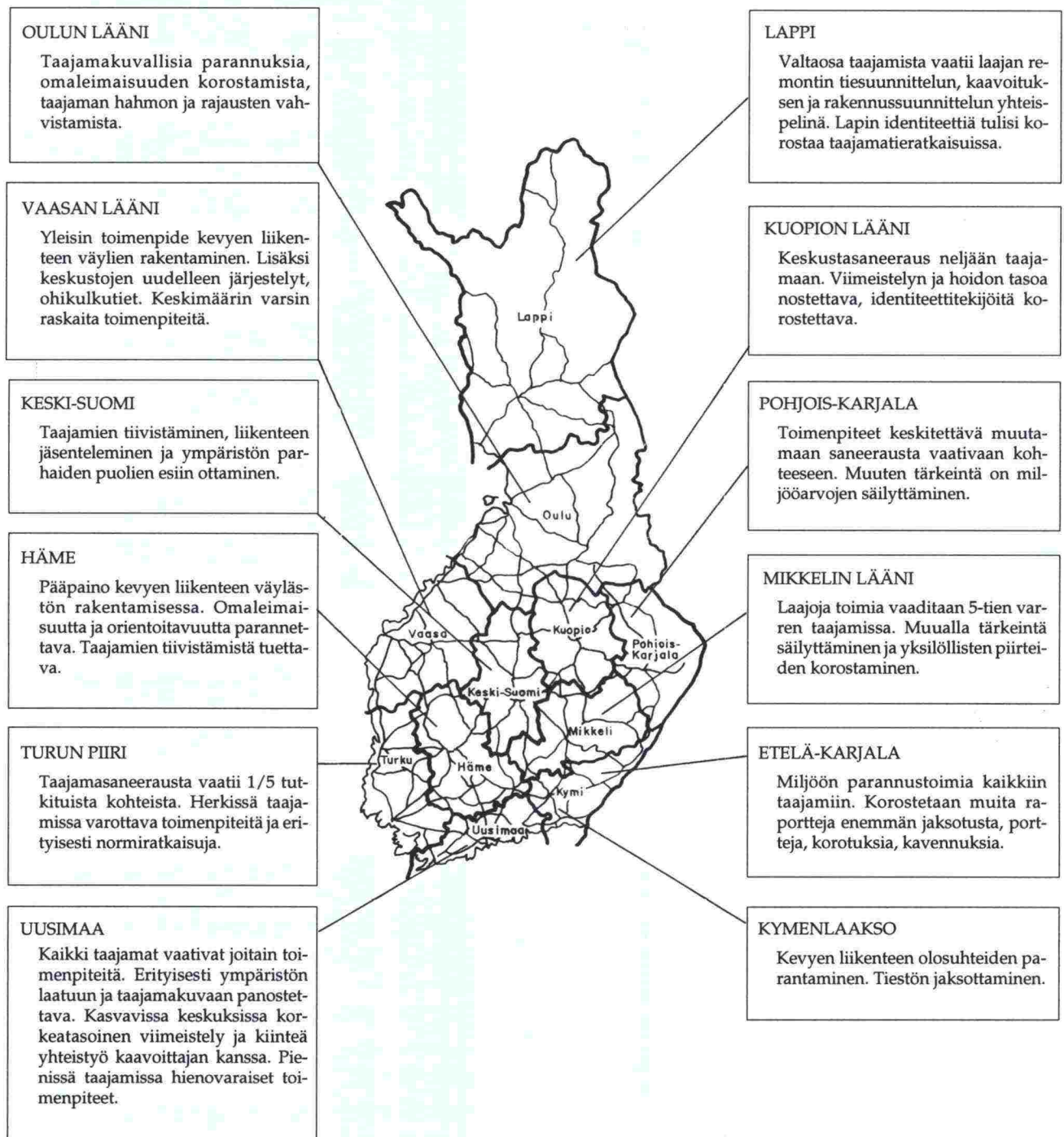
Istutusten määrää moititaan useissa kohteissa liian vähäiseksi, mutta missään ei liian runsaiksi, joten vihreyttä on ilmeisesti vara nykyisestä lisätä. Osittain ehdotukset lisävihreästä saattavat myös heijastella tiemiljöön ilmeessä koettuja epäkohtia, joita ei ole osattu muuten nimetä.

Onko jonkin asteista ristiriitaa nähtävissä siinä, että vaikka toteutetut taajamasaneeraukset arvioidaan osittain epäonnistuneiksi, laajaa saneerausta ehdotetaan hanakasti ongelmakeskustojen hoidoksi? Vai onko saneeraus sinänsä välttämätöntä, mutta tekotapa ja keinot vaativat edelleen kehittämistä? Ainakin on ilmeistä, että tarkastelutapa on usein ollut liian suppea. On keskitytty "suunnittelualueen" eli taajaman keskusraitin ilmeen muuttamiseen ja ajonopeuksien alentamiseen, eikä ole riittävästi pohdittu koko taajaman toimivuutta ja maankäyttöä eri käyttäjäryhmien tarpeista käsin. Tien oikea suhde maisemaan on peruslähtökohta, jota huolellisinkaan yksityiskohtien viimeistely ei voi korvata.

6.4 Toimenpidetarpeet luokassa II

Valtaosa tutkituista taajamista on sijoitettu luokkaan II, eli niissä on havaittu jonkin verran ongelmia liikenneturvallisuuden tai taajamakuvan ja tiemiljöön suhteen. Tyypillisiä toimenpiteitä ovat kevyt keskustan saneeraus, kevyen liikenteen väylästäön täydentäminen, paikoituksen jäsentely, keskisaarekkeet, jaksotuksen ja porttikohtien voimistaminen, ympäristön viimeistely ja lisäistutukset. Tyypillistä on, että taajamakuvan ongelmat keskittyvät muutamille tiejaksoille, usein liikekeskukseen ja liian maantiemäiselle sisäänantoloväylälle.

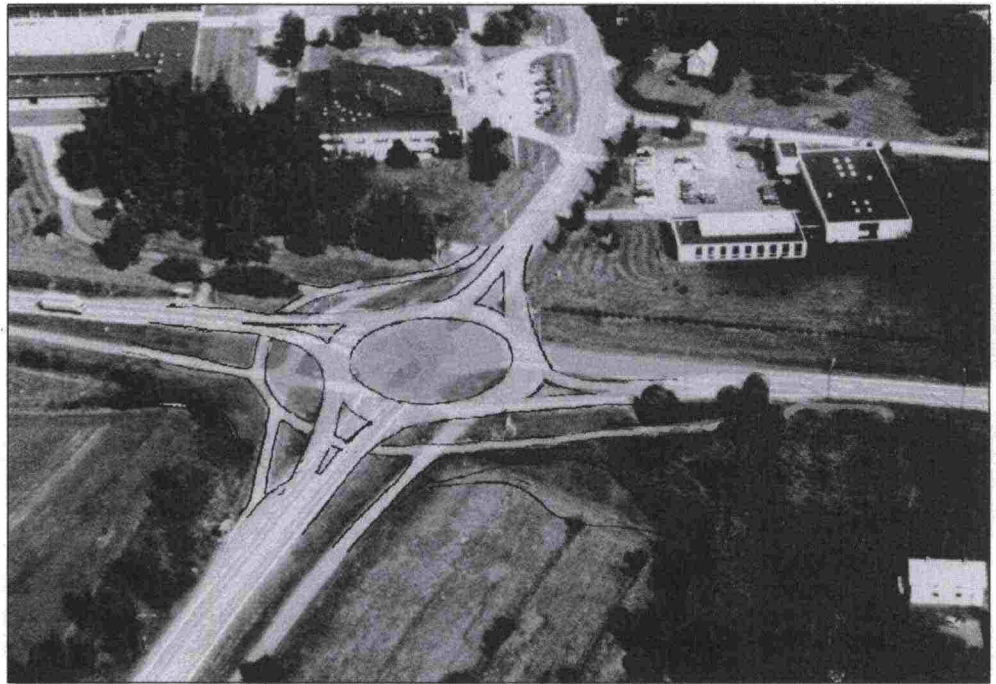
Monista II luokan taajamista löytyy miljööltään arvokkaita osa-alueita, esimerkiksi kirkonseutu, vanha liikekeskus ja puuston ja asutuksen rajaamia raitteja. Niiden käsittelyssä on syytä noudattaa samaa harkintaa kuin III luokan kohteissa.



Kuva 57: Toimenpidesuosituksia

Taulukko 6: Muutamassa taajamaselvityksessä arvioitiin toimenpide-ehdotusten kustannukset.

Tiepiiri	Taajamia	Taajamia, joissa toimenpiteitä	Mmk/ taajama	Kokonaiskustannukset Mmk	Huomautuksia
UUDENMAAN TIEPIIRI					
Osa I (isot taajamat)	12	12	0,18	9,4	vain pikaparannukset
TURUN TIEPIIRI	84	33	2,1-3,4	68-113	
KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRI					
Kymenlaakso	25	24	1,24	33,1	
Etelä-Karjala	15	14	4,7	66,3	
HÄMEEN TIEPIIRI	73	29	11,9	345	
VAASAN TIEPIIRI	60	60	8,8	530	
			23	1 380	mukaan lukien uudet ohikulkutiet ja yhteydet
LAPIN TIEPIIRI	17	3	12,3	37	



Kuva 58: Taajamaselvitysten "suosikkitoimenpide" sovitettuna Keltakankaalle. Kaakkois-Suomen tiepiiri/ Kymenlaakso /13/.

6.5 Toimenpidetarpeet luokassa III

Luokkaan III sijoitetuissa taajamissa ongelmakohtia on vähän. Selvityksissä painotetaan, että erityisesti pienissä ja ympäristöltään säilyneissä kyläkeskuk-sissa ja kirkonkylissä parasta tiemiljööön hoitoa on usein toimenpiteistä pidät-täytyminen. Turun piirin raportissa turhat tai liian järeät toimenpiteet maini-taan merkittävänä uhkana alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaille taajamil-le. "Pienten askelten politiikka" toimenpiteitä suunniteltaessa nousee monessa selvityksessä esiin. Pientä ympäristön siistimistä, lisäätutusta, näkymien avaamista, liittymien kaventamista ym. ympäristön laatuun vaikuttavia pie-niä toimenpiteitä tarvitaan lähes kaikissa III luokan taajamissa.

6.6 Toimenpidetarpeet arvotaajamissa

Luokan III taajamista 17 on nostettu esille ympäristöltään hyvin säilyneinä helminä (helmiä on eroteltu vain kolmen piirin raportissa). Helmeksi on arvioitu kaikkiaan 52 taajamaa ja nimetty yhteensä 188 taajamaa, joista löytyy arvokkaita miljöitä. Tiedot ovat peräisin (valtakunnallisista) ympäristöministeriön ja museoviraston selvityksistä. Luonnollisesti niiden osalta tienpidon toimenpiteet vaativat erityistä harkintaa ja malttia. Valmisteilla olevassa luonnoksessa "Tielaitoksen toimintalinjat arvotaajamissa" painotetaan mm. seuraavia seikkoja:

- Arvotaajamaympäristössä tiehanketta käynnistettäessä on otettava huomioon hankkeen luonteesta aiheutuvat erityispiirteet määriteltäessä suunnittelun aikataulua, resursseja ja työn organisaatiota.
- Taajamaa koskevat selvitykset ja inventoinnit käydään läpi, tiejakso ympäristöineen tarkastetaan maastossa ja asiantuntijaviranomaisia kuullaan ennen kuin päätös tiehankkeesta tehdään.
- Hankkeelle määritellään selkeät tavoitteet: ongelman ratkaisu tärkein toimenpide, vaihtoehdot, kehittämisspolku.
- Suunnittelu tapahtuu yhteistyössä asiantuntijaviranomaisten kanssa riittäväällä asiantuntemuksella ja asukkaita kuullen.
- Suunnitelmien havainnollisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota ja ratkaisut merkitään maastoon.
- Suunnittelija osallistuu työmaavaiheessa tehtäviin tarkistuksiin.



Kuva 60: Taajamakuva elävöittäviä vanhoja rakennuksia. Vaasan tiepiiri /8/.

Suuntaa antava luettelo arvotaajamista on liitteenä. Luettelo tulee jatkossa tarkentumaan ja muuttumaan, joten siihen tulee suhtautua ohjeellisena - kaikkia ympäristöltään arvokkaita kohteita tuskin saadaankaan luetteloitua. Suhteellisesti eniten sekä arvotaajamia että helmiä on Uudellamaalla ja vähiten Lapissa. Arvotaajamia on runsaasti myös Turun, Vaasan ja Oulun piireissä ja helmiä Hämeessä. Mikkelin läänissä on paljon arvokkaiksi luokiteltuja kohteita, mutta niistä varsinaisia helmitaajamia vain pari.

Taulukko 7: Taajamaselvityksissä tutkitut arvotaajamat ja helmet.

	Tutkittuja taajamia kpl	Niistä arvo- taajamia kpl	%	Helmiä kpl	%
UUSIMAA	34	18	53	6	18
TURKU	84	24	29	9	11
MIKKELI	31	12	39	2	6
KYMENLAAKSO	25	4	16	3	12
ETELÄ-KARJALA	15	2	13	1	7
HÄME	73	16	22	11	15
KUOPIO	28	8	29	2	7
POHJOIS-KARJALA	26	7	27	3	12
KESKI-SUOMI	45	7	16	5	11
VAASA	60	20	33	4	7
OULU	60	18	30	6	10
LAPPI	17	1	6	0	0
YHTEENSÄ	498	137	28	52	10

Tavallisin arvotaajamissa esiin tuleva tiehanke on kevyen liikenteen väylän rakentaminen usein kapean kylänraitin varteen. Aina tulisi harkita myös muita vaihtoehtoja esimerkiksi ajonopeuksien alentamista rakenteellisin keinoin tai verkollisia ratkaisuja kuten läpiajon rajoittamista. Vanhentuneet suunnitelmat tulisi aina tarkistaa.

On tärkeää huomata, että kaikki arvotaajamat eivät sijoitu taajamaselvitysten III luokkaan. Liikenneturvallisuusongelmien tai yksittäisten taajamakuvaava häiritsevien kohtien vuoksi osa niistä vaatii toimenpiteitä ja ne on sijoitettu luokkaan II tai jopa luokkaan I (Nummi). Juuri nämä I ja II luokan arvotaajamat vaativat erityistä seuranta. Kaikki arvotaajamaraportissa nimetyt kohteet eivät sisälly piirien tilaselvityksiin. Taajamaselvityksiä tulisi puuttuvien noin 50 kohteen osalta täydentää. Samoin jo tutkitut, mutta taajamakuvaaukseltaan suppeat helmitaajamat, tulisi selvittää yksityiskohtaisemmin ainakin luokkien I ja II osalta.

Taulukko 8: Helmitaajamien ongelmaluokitus.

TIEPIIRI	HELMI-TAAJAMA	TAAJAMA-LUOKITUS
UUDENMAAN TIEPIIRI	Nummi Karjalohja Lapinjärvi Sammatti Pernaja Vihti kk	I II II III III II
TURUN TIEPIIRI	Kisko kk Lokalahti Vehmaa kk Mietoinen kk Rohdainen Hinnerjoki Kangas Pomarkku kk Ahlainen	IIIa IIIa IIIa IIIa IIIa IIIa IIIa IIIa IIIa
KAAKKOIS-SUOMEN TP Mikkeli	Kangaslampi Savonranta	II II
Kymenlaakso	Iitti kk Verla Purola	III III II
Etelä-Karjala	Lemi kk	II

HÄMEEN TIEPIIRI	Hikiä Ryttylä Kilvakkala Kuhmalahti kk Kärkölä kk Lappila Luopioinen kk Eräjärvi Renko kk Syrjäntaka Vesilahti kk	III III III III III III III III III III III
SAVO-KARJALAN TP/ Kuopio	Muuruvesi Säyneinen	IV IV
Pohjois-Karjala	Heinävaara Kesälahti kk Värtsilä kk	IV IV IV
KESKI-SUOMEN TP	Kinnula Kivijärvi Koskenpää Multia Sumiainen	III IIIa III III III
VAASAN TIEPIIRI	Ylistaro Kuortane Maksamaa Sulva	II III III III
OULUN TP	Rantsila Hailuoto Leppiniemi Säräisniemi Reisjärvi Tyrnävä	II III III III III III
LAPIN TIEPIIRI	-	

6.7 Taajamatien suunnittelijan muistilista

Taajamaselvityksissä nousee yhä uudelleen esiin eräitä keskeisiä taajamatiesuunnittelun perusasioita. Siis - kun harkitset, suunnittelet tai toteutat tiehanketta taajamassa, muista:

Suhteuta toimenpiteet taajaman kokoon, liikennemäärään ja ympäristön ilmeeseen. Keskitä toimenpiteet sinne, missä todella on ongelmia. Suosi "pien-ten askelten politiikkaa".

Älä toteuta äläkä tuota vanhentuneita suunnitelmia.

Harkitse hankkeen nimeä, älä määrittele ratkaisua ennen suunnittelun alkua. Enemmän ratkaisuvaihtoehtoja kuin "Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille se ja se" saattaa tuottaa hanke "Kevyen liikenteen aseman ja taajamakuvan parantaminen keskustassa".

Mieti, onko hankkeessa mukana riittävän laaja asiantuntemus ja onko eri tahojen kuulemiselle tarpeeksi aikaa. Selvitä heti alussa, mitä sanottavaa ympäristökeskuksella, maakuntamuseolla ja seutukaavaliitolla ko alueesta ja hankkeesta on ja pidä yhteyksiä yllä kaikissa suunnitteluvaiheissa.

Keskustele kunnan kaavoittajan kanssa ja selvitä kaavoitus ja maankäyttötilanne. Esitä kaavan tarkistusta, jos sen avulla päästään parempaan tieratkaisuun - luota siihen, että valtaosa kaavoista on hengeltään vanhentuneita ja vaatii muutenkin tarkistusta.

Älä pitäydy suunnittelualueen rajoihin. Selvitä riittävästi koko taajaman toiminnot ja eri liikennemuotojen tarpeet ja toimivuus.

Ota selville asukkaiden ja elinkeinoelämän toivomukset ja tarpeet - ei ainoastaan kunnan päättäjien.

Määrittele hankkeelle selkeät tavoitteet liikenteen, liikenneturvallisuuden ja ympäristön laadun kannalta. Tuo esille tavoitteiden ristiriidat ja ongelmat ja käy niistä keskustelua yhteistyötahojen kanssa.

Noudata avointa suunnittelutapaa. Esitä vaihtoehtoja, piirrä havainnollisia kuvia, merkitse ratkaisut maastoon.

Panosta huolelliseen maaston, kasvillisuuden ja rakennuskannan inventointiin. Selvitä alueella olevat suojelualueet ja -kohteet ja kokoa ne selkeäksi karttaesitykseksi. Selvitä riittävästi taajaman ja tieverkon historiaa.

Mieti perusteellisesti suunniteltavan tien luonne ja rooli maankäytön kannalta. Käytä apuna tieluokitusta ja jaksoja: Ohikulkutie, sisääntulojakso, keskustajakso, kauppa-aukio.

Mieti, mitä omaleimaista taajamassa on ja tuo se esiin tieratkaisuissa.

Selvitä maisemarakenteen peruspiirteet ja tieverkon suhde maisemaan. Pyri voimistamaan niiden yhteenkuuluvuutta.

Kunnioita olemassa olevaa puustoa.

Kunnioita tietä rajaavia rakennuksia ja aitoja - huonokuntoisiakin. Varo tiemiljööön levittämistä.

Korosta sisääntuloliittymän ilmettä taajaman porttina. Anna myös ohikulkijoille viitteitä taajaman luonteesta ja olemassa olosta.

Selvitä luontaiset porttikohdat ja tuo ne esiin tai luo tarvittaessa uusia.

Korosta liikekeskustaa taajaman keskipisteenä, kauppapaikkana ja asukkaiden yhteisenä olohuoneena. Suunnittele ydinkeskusta kevyen liikenteen ehdoilla.

Varo ympäristöä muuttavia ja kaavamaisia ratkaisuja varsinkin kirkkomiljöössä ja muualla, missä on vanhaa perinteistä rakennuskantaa.

Älä sulje näkymiä avomaisemaan, vesistöön tai kirkonmäelle. Avaa jo sulkeutuneita näkymiä, luo näkemäakseleita.

Älä linjaa kaavamaisia kevyen liikenteen väyliä. Säilytä puustoa, aitoja ja muita alueen yksityiskohtia ja hyödynnä ne linjauksen vaihteluna.

Älä ajattele kevyen liikenteen väylää tienä, vaan ulkoilureittinä, puistokäytävänä tai pysähdyspaikkana. Unohda tasalevyiset, avo-ojalliset, istuttamattomat välikaistat.

Tarkista vielä kerran taseus. Älä paranna tietä tasausta nostamalla, älä pidä mahdottomana liian korkealle nousseen tasauksen laskemista.

Muista, että sinänsä hyvät erillishankkeet kuten melueste tai pohjaveden suojaus voivat olla taajamakuvalle tuhoisia. Tuo ne ajoissa riittävän laajaan keskusteluun.

Jaksota ainakin suuressa hankkeessa toteutus siten, että sen onnistumista ja ympäristövaikutuksia voidaan vaiheittain arvioida ja suunnitelmaa tarvittaessa tarkistaa.

KIRJALLISUUSLUETTELO

- /1/ Rautamäki-Paunila, Maija Maisemamaakunnat - maakunnallinen viheraluejärjestelmä. Licensiaattityö, Teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto, maisemalaboratorio, julkaisu 3/82, 1982.
- /2/ Yleisten teiden ympäristön tila. Maaseututaajamat osa I ja osa II. Uudenmaan tiepiiri, Helsinki, 1995.
- /3/ Turun tiepiirin alueen maaseututaajamat ja pienet kaupungit. Tarveselvitys: maankäyttö, ympäristö ja liikenne. Osat I-III. Turun tiepiiri, Turku, 1994.
- /4/ Liikenneympäristön tila 1993. Maaseututaajamat. Kaakkois-Suomen tiepiiri, Mikkeli, 1994.
- /5/ Hämeen tiepiirin alueen taajamien tilaselvitys. Maankäytöllinen, taajamakuullinen ja liikenteellinen tarkastelu. Hämeen tiepiiri, Tampere, 1993.
- /6/ Liikenneympäristön tila 1994. Maaseututaajamat. Savo-Karjalan tiepiiri, Kuopio, 1994.
- /7/ Liikenneympäristön tila 1994. Pohjois-Karjalan maaseututaajamat ja pienet kaupungit. Savo-Karjalan tiepiiri, Joensuu, 1994.
- /8/ Vaasan tiepiirin alueen taajamaselvitys. Vaasan tiepiiri, Vaasa 1994.
- /9/ Taajamaselvitys - taajamakuva. Oulun tiepiiri, Oulu, 1994.
- /10/ Oulun tiepiirin taajamien maankäyttöselvitys. Liikenteen näkökulmasta. Oulun tiepiiri, Oulu, 1995.
- /11/ Yleisten teiden ympäristön tilaselvitys. Maaseututaajamat: taajamakuva, maankäyttö ja liikenne. Lapin tiepiiri, Rovaniemi, 1994.
- /12/ Etelä-Karjalan taajamien liikenneympäristön tilaselvitys. Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kouvola, 1995.
- /13/ Kymenlaakson taajamateiden liikenneympäristön tilaselvitys. Kaakkois-Suomen tiepiiri, Kouvola, 1994.
- /14/ Luonnos Keski-Suomen maaseututaajamien tilaselvityksestä. Keski-Suomen tiepiiri, Jyväskylä, 1995.
- /15/ Salonen, Markku. Yleisten teiden liikenneturvallisuus taajamissa. Tielaitoksen selvityksiä 72/1992. TIEL 3200122.
- /16/ Peltola, Harri. Liikenneturvallisuus yleisillä teillä v. 1989-93. Tielaitoksen selvityksiä 51/1995. TIEL 3200328.

LIITE 1. PIIRIEN RAPORTIT TIIVIISTI

Uusimaa I (kasvuvyöhykkeen taajamat)

Alueen erityispiirteet

Tutkitut taajamat ovat kooltaan ja luonteeltaan erilaisia. Osa pienipiirteisiä ja taajamakuvaltaan säilyneitä, osa on käynyt läpi nopean kasvun. Kaikki sijoittuvat pääkaupunkiseudun vaikutusalueelle pääosin hyvien liikenneyhteyksien varten ja ovat kehittyviä taajamia. Nopeasta rakentamisesta johtuen kaavoituksen ja tiesuunnittelun yhteen sovittaminen nousee erityisen keskeiseksi. Säilytettävää miljöötä löytyy vain paloittain, pääsääntöisesti tarvetta on ympäristöilmeen parantamiseen.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Osin suurista liikennemääristä johtuen läpikulkutiet ovat usein ilmeeltään raskaita ja jakavat taajamaa. Sisääntuloliittymät ovat laajoja eivätkä korostu riittävästi.

Tiemiljööön rakentaminen on jäänyt jälkeen muusta rakentamisesta. Nopeat muutokset ovat johtaneet epäpaikan tuntuun, identiteetin katoamiseen.

Tien rakentaminen tehty liian kovalla kädellä, joskus tulevaisuutta ennakoiden.

Toimenpidesuosituks

Parempaa ympäristön hoidon tasoa ja yksilöllisyyttä tarvittaisiin kaikkiin taajamiin ja muutamiin (Veikkola, Klaukkala, Masala) mittavaa kehittämistä tiensuunnittelun ja kaavoituksen yhteistyönä. Vanhat suunnitelmat olisi tarkistettava. Tavallisimpia toimenpiteitä ovat

- Siistiminen, viherilmeen parantaminen
- Kevyen liikenteen yhteydet
- Liittymäjärjestelyt
- Tietilan rajauksen parantaminen
- Näkymien avaaminen.

Uusimaa II (maaseututaajamat)

Alueen erityispiirteet

Tutkitut taajamat ovat luonteeltaan melko samantyyppisiä. Valtaosa on pieniä kuntakeskuksina toimivia kirkonkyliä ja lisäksi joukossa on muutama liikenneyhteyksien varaan syntynyt taajama. Useimmissa kasvu on ollut rauhallista ja joukossa on poikkeuksellisen runsaasti rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Raportissa jaotellaan taajamat kolmeen ryhmään sen mukaan, miten ne sijoittuvat päätiestön suhteen:

- Ohikulkutien tuntumaan jäävät taajamat
- Taajamat, joiden pääraitti on samalla keskeinen läpiajoreitti
- Ydinkeskustaa sivuavan läpiajoreitin halkaisemat taajamat.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Taajamarakenteen ongelmia aiheuttaa paikoin läpikulkuliikenne ja rakentaminen ohikulkutien väärälle puolelle. Tiemiljöössä on paljon parannettavia kohteita mm. jäsentymättömät liikkeiden pihat ja sisääntuloliittymien vaatimaton ilme. Myös kevyen liikenteen väylästössä on puutteita. Silti taajamien nykytila on kokonaisuutena ottaen varsin hyvä ja tarvittavat toimenpiteet melko pieniä.

Toimenpidesuosituks

Useissa kohteissa tieympäristön hoidon pääpaino on nykytilan säilyttämisessä, omaleimaisten piirteiden korostamisessa ja ympäristön siistimisessä ja viimeistelyssä. Usein toistuvia toimenpide-ehdotuksia ovat:

- Kevyen liikenteen väylästön täydentäminen
- Sisääntuloliittymien ja tuloteiden korostaminen
- Liian avoimien paikoitusalueiden jäsentely ja levinneen tietilan tiivistäminen
- Ympäristön viimeistelytason parantaminen ja lisääistutukset.

Turku

Alueen erityispiirteet

Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa ja taajamien suhde maisemaan on hyvin korostunut. Taajamien maisemalliset lähtökohdat vaihtelevat suuresti, tunnusomaista ovat pienipiirteisyys ja jokilaaksojen merkitys maiseman perusyksikköinä. Pääties ovat keskimäärin korkealuokkaisempia kuin muualla maassa, mutta pienemmät väylät kapeampia ja mutkaisempia. Tyypillisiksi tilanteiksi on kirjattu:

1. Yleinen tie jakaa taajaman, estevaikutus
2. Maankäyttö uhkaa ylittää päätien
3. Taajamatien luonne ristiriidassa maankäytön, liikennetarpeen ja ympäristön kanssa
4. Kulttuurihistoriallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaat kyläkeskukset.

Taajamat ovat voimakkaasti kehittyviä ja tunnusomaista on tieverkon aiheuttama voimakas muutos sekä ympäristössä että elinkeinorakenteessa.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Voimakas rakentaminen ja tierakentaminen ovat taajamille uhka, joka olisi saatava kuriin. Suunnittelutavan muutoksella on jo kiire. Mittakaavallisesti oikea tienrakentaminen ei tunnu onnistuvan varsinkaan pienissä taajamissa.

- Vanhentuneet suunnitelmat ovat uhka miljöölle
- Tiemiljöö muuttunut liikaa tienparannuksissa
- Tasausta noussut
- Leveä poikkileikkaus ja heikko tilanmuodostus.

Toimenpidesuosituks

Toimenpiteiden laajuus on harkittava tarkoin. Taajamakuullisesti herkat ympäristöt eivät kestä normiratkaisuja. Suurimman ryhmän muodostavat taajamat, joissa keskustajakso kaipaa parannuksia ja viimeistelyä. Pienissä, ilmeensä säilyttäneissä taajamissa harkittava kevytväylien sijasta kevyempiä toimia. Usein toistuvia toimenpide-ehdotuksia ovat myös tasauksen lasku ja tie jaksotuksen korostaminen

Taajamasaneerausta harkitaan 1/5 taajamista. Toimenpiteitä on esitetty 33 tarkempaan tarkasteluun valitulle taajamalle.

Mikkeli

Alueen erityispiirteet

Taajamat ovat luonteeltaan maaseutumaisia ja sijoittuvat pääosin maisemallisesti tärkeille paikoille, usein vesistöjen tuntumaan. Väkiluku on kasvanut nopeasti 70-luvulta alkaen, mutta nyt pysähtynyt tai kääntynyt laskuun. Taajamarakenne on useimmiten hajanainen ja rikkonainen, osaksi vesistöjen vuoksi. Tyypillisiä ovat ohikulkutiet ja niiden varaukset kaavoissa. Taajamasaneerauksia ja saneeraussuunnitelmia on tehty melko paljon. Kevyen liikenteen verkostot toteutettu jo varsin kattavasti.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Ongelmat keskittyvät 5-tien tuntumassa oleviin nopeasti kasvaneisiin taajamiin.

- Puutteet yleiskaavoissa, maankäyttösuunnitelmat epärealistisia
- Keskustarakenne hajonnut tai muuttunut
- Toiminnallinen rakenne epäselvä, keskipisteen merkitys vähentynyt
- Ohikulkuteiden kaupparysät hajottavat taajamarakenteen
- Taajamat muistuttavat liikaa toisiaan
- Suhde ympäröivään maisemaan muuttunut.

Toimenpidesuosituks

Päätavoitteena on taajaman nykyisen toiminnallisuuden tukeminen, tiivistäminen, liikenneverkon jäsentäminen ja ympäristön parhaiden puolien esiin ottaminen.

- Tiet suunniteltava yksilöllisesti
- Ylisuunnittelun välttäminen, pienet toimenpiteet
- Yksilölliset ratkaisut, normeista poikkeaminen
- Kevyen liikenteen asemaa parannettava
- Liittymä- ja pysäköintijärjestelyt
- Toimenpiteet suhteutettava asukaslukuun, hitaasti eteneminen usein tärkeää
- Jaksotuksen korostaminen, portit.

Taajamakuvallisesti omaleimaisimmat taajamat eivät kestä mitään toimenpiteitä keskustassa. Kevyen liikenteen väylien sijasta toteutettava ajonopeuksien alentaminen.

Toimenpiteitä on ehdotettu 28 taajamaan (31:stä).

Kymenlaakso

Alueen erityispiirteet

Taajamat ovat maaseutumaisia. Keskusta-alue on useimmiten suhteellisen ehyt ja rajautunut, mutta taajaman kokonaisrakenne hajanainen. Yleisvaikutelmaksi muodostuu, että taajamien tila on melko hyvä ja merkittävät ongelmat keskittyvät ykkösluokan neljään taajamaan.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Hajanainen taajamarakenne erityisesti nopeasti kasvavissa taajamissa. Kasvuennusteet ovat ylimitoitettuja ja kaavojen aluevaraukset suuria varsinkin valtateiden varren taajamissa.

Liiketoiminnot sijoittuneet molemmin puolin pääväylää (myös valtatieä).

Yhteinen piirre ongelmataajamissa on hajanaisuus ja liikenneväylien liika korostuminen.

Toimenpidesuositukset

Keskeiseksi tavoitteeksi on mainittu tiestön ympäristöllinen ja tekninen jaksottaminen. Tärkeää on myös hellävarainen ja ympäristöystävällinen suunnittelu.

- Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen (noin 20 taajamaan)
- Ajonopeuksien alentaminen
- Pysäköinnin jäsentelyt
- Poikkileikkausten ja tasauksen muutokset
- Liittymäjärjestelyt ja valaistus
- Siistiminen, viherilmeen parantaminen
- Omaleimaisuuden korostaminen.

Etelä-Karjala

Alueen erityispiirteet

Tutkitut taajamat ovat pääosin pieniä ja maaseutumaisia. Taajamarakenne on säilynyt ehjänä eikä ongelmia ole odotettavissakaan.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Uusi maankäyttö on paikoin kuihduttanut vanhaa. Eräissä kohteissa kasvu pyrkii pääteiden yli. Joissain taajamissa kasvu on johtanut nauhamaiseen rakenteeseen tai erillisiin satelliitteihin. Muita ongelmia:

- Tiet maantiemäisen leveitä ja suorina, nopeudet kasvavat
- Kauppakatuosuuksilla liikenne sekavaa erityisesti isoissa taajamissa
- Liian korkea tasaus, sivuojat, istutusten vähyys.

Toimenpidesuosituks

Taajamakuvan kehittämistä tarvitaan kaikissa taajamissa. Ympäristön hellävaraista käsittelyä korostetaan. Samoin yhteistyötä kaavoittajien, elinkeinoelämän ja käyttäjien kesken. Pää tavoitteina:

- Nopeuksien alentaminen
- Ympäristön pienipiirteisyyden säilyttäminen
- Kevyen liikenteen aseman parantaminen.

Toimenpiteissä korostetaan jaksotusta, halutaan porttikohtia, korotuksia, kaavennuksia ja kiertoliittymiä.

Häme

Alueen erityispiirteet

Tutkitut taajamat poikkeavat kooltaan ja luonteeltaan. Yleistäen on todettu löytyvän kolmentyyppisiä taajamia:

1. Voimakkaasti kasvavat taajamat
 - kokonaisuus on häiriintynyt
 - liikennepainotteisia
 - yksitoikkoisia tai sekavia.
2. Ristiriitaa vanhan ja uuden keskustan välillä.
Hiljattain teollistuneet taajamat
 - ankea ilme, viimeistelemättömyys
 - resurssit loppuneet kesken.
3. Pienet maaseututaajamat
toimenpiteiden puuttuessa hyvä ilme säilynyt.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Nopea kasvu on johtanut huonoon lopputulokseen erityisesti keskisuurissa maalaiskunnissa. Tavallisimpia ongelmia ovat:

- puutteita kevyen liikenteen verkostoissa
- keskustojen liikennejärjestelyt sekavia
- ohitusteillä liikaa liittymiä
- liian väljä taajamarakenne
- historiallisten kerrostumien puute
- ankea elementtirakentaminen
- tieratkaisut yksioikoisia.

Toimenpidesuositukset

Pienissä taajamissa nykytilan säilyttäminen on usein tärkeintä. Suuremmissa toimia vaativat sisääntulojaksojen ehostaminen ja keskustateiden jäsentäminen.

Raportissa yksilöity noin 20 eri toimenpidettä. Tavallisimmin:

- kevyen liikenteen järjestelyt (34 taajamaa)
- liittymäjärjestelyt
- tietilan jäsentäminen
- teiden jaksottaminen
- hoito ja viimeistely
- kaavojen kehittäminen.

Omaleimaisuutta ja orientoitavuutta peräänkuulutetaan. Samoin taajamien säilyttämistä tiiviinä. Vanhat tiesuunnitelmat tulisi tarkistaa. 9 taajamalle esitetään toimenpiteistä pidättäytymistä.

Kuopio

Alueen erityispiirteet

Taajamat ovat kasvaneet 70-luvulta, nyt kasvuvauhti hiljaista. Syntyneet maisemallisesti tärkeille paikoille usein teiden risteykseen tai vesitien varteen. Aluerakenne painottuu linjalle Kuopio-Iisalmi, kasvavat taajamat sijoittuvat vt 5:n tuntumaan. Savon kirkonkylät ovat Länsi- ja Etelä-Suomen kirkonkylä nuorempia ja rakenteeltaan tiiviimpiä. Väljyys on yleensä vain tilallinen ongelma keskusta-alueilla. Kevyen liikenteen väyliä rakennettu jo varsin paljon.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Ongelmakeskittymiä ovat vireät ja kasvuvoimaiset taajamat. Kunnilla on usein suuret kasvuennusteet ja ylimitoitettut kaavat. Yleiskaavatilanteessa puutteita, mutta tilanne muuta maata parempi.

- Taajamat muistuttavat liikaa toisiaan.
- Väljät keskustat ja epämääräinen tietila.
- Asfalttikentät, joutomaat, huono hoitotaso.
- Laajat liittymät.

Toimenpidesuosituks

Tärkeimmiksi nousevat pienet toimenpiteet erityisesti taajamakuva parantamiseksi. Lähtökohtana on taajaman nykyisen toiminnallisuuden tukeminen ja keinoina mm:

- Teiden jaksotuksen tehostaminen
- Korkeatasoinen ympäristörakentaminen
- Teiden suunnittelu yksilöllisesti
- Keskusta-alueiden liittymiä, kevyen liikenteen järjestelyjä ja ympäristön viimeistelyä parannettava.

Keskustasaneerausta esitetään neljään taajamaan (Kiuruvesi, Kaavi, Pielavesi, Nilsia). Kaikkiaan toimenpiteitä 22 taajamalle, 6:lle säilyttämistä.

Pohjois-Karjala

Erityispiirteet

Taajamien rakenne on tiivis ja ne sijaitsevat yleensä vaaran laella tai vesistön tuntumassa. Joensuun seutu on kasvuvyöhyke, muualla kasvu on hidasta ja hallittua. Taajamakuva on säilynyt varsin hyvin, mihin hitaan kasvun ohella on syynä voimakas maisemarakenne. Maisemallisesti erityisen kauniilla paikoilla sijaitsevia taajamia on paljon ja omaleimaista taajamakuva on keskimääräistä enemmän. Tunnusomaista on tietty pienuus ja metsäisyys. Myös tieverkko on säilynyt pienipiirteisenä ja suhde maisemaan on tallella.

Tyypillistä on raskaan liikenteen suuri osuus. Päätiät jakavat useaa taajamaa. Kevytväylät rakennettu Heinävaaraa lukuunottamatta kaikkiin taajamiin.

Keskeiset ongelmat ja uhat

Taajamien nykytila on keskimääräistä parempi ja parannustarpeet keskittyvät muutamiin kasvaviin keskuksiin, joiden ongelmina on:

- laajat kaavavaraukset
- tietilan epämääräisyys, liika väljyys
- ankeus ja "epäpaikan" tuntu
- sekavuus, muuttuneisuus
- tien korkea tasaus.

Toimenpidesuosituks

Pääperiaatteena todetaan, että teiden parantaminen tulee keskittää saneerausta vaativiin kohteisiin.

- Kevyen liikenteen poikittaisyhteyksiä parannettava
- Pysäköintijärjestelyt
- Liittymiä parannettava
- Ympäristön laatua ja viimeistelyä parannettava.

Toimenpidesuosituksen esitystarkkuus vaihtelee taajamittain. Kaikille taajamille on esitetty jotain toimia, mutta monille vain pientä siistimistä ja muuten miljöön säilyttämistä.

Keski-Suomi

Alueen erityispiirteet

Tunnusomaista alueen keskusverkolle on voimakkaimpien keskusten keskityminen Keuruuta ja Saarijärveä lukuun ottamatta pohjois-eteläsuuntaiselle akselille 4-tien varteen sekä Jyväskylän seudun vetovoimaisuus. Leimauttavia ovat suurmaiseman voimakkaat muodot, vesistöjen merkitys ja metsäisyys taajamakuvas-
sa sekä taajamien tietyntyylinen pienuus. Kasvu on hidasta ja taajamien kokonaisrakenne pääosin kunnossa. Silti ympäristön ilme on voimakkaasti muuttunut tienrakentamisen ja maankäytön yhteisvaikutuksesta.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Yleisenä puutteena on, että taajamateiden suhde ympäröivään maankäyttöön on irrallinen eivätkä tiet jaksotu riittävästi ympäröivän maankäytön mukaan. Taajamat pyrkivät kasvamaan ohikulkuteiden yli. Ongelmia koetaan lisäksi:

- Liikennepainotteisuus, taajamatiet liiaksi muiden teiden kaltaisia
- Mittakaavalliset ongelmat, laajat pysäköintikentät, viimeistelyn puute
- Omaleimaisuuden häviäminen
- Sekava rakennuskanta.

Toimenpidesuosituks

Pääteemana tiivistäminen, liikenteen jäsenteleminen ja ympäristön parhaiden puolien esiin ottaminen. Paljon parannettavaa on keskusta-alueiden liittymisessä, kevyen liikenteen järjestelyissä ja ympäristön viimeistelyssä. Lisäistutuksia tarvitaan erityisesti liikekeskuksiin.

Vaasa

Alueen erityispiirteet

Tutkittu 60 taajamaa, joiden kokonaisilme on vaihteleva, monissa on runsaasti kulttuurihistoriallisia arvoja. Taajamien perusrakenne on useimmiten kunnossa ja taajamakuvalliset ongelmat ovat yksittäiskohteita, ongelmakeskittyä ei havaittu.

Keskeiset ongelmat ja uhat

Ongelmat keskittyvät suuriin ja nopeasti kasvaviin taajamiin, joita vaivaa liika liikennepainotteisuus. Tavallisimmat epäkohdat koskevat kevyen liikenteen väyliä, joiden verkostot ovat epäyhtenäisiä ja pyöräilijöiden asema korostuneen turvaton. Muita ongelmia ovat:

- keskustajaksojen liikennejärjestelyt sekavia
- rakentamista ohikulkutien väärälle puolelle
- rakentamista naapurikunnan rajalle
- ohikulkuteillä liikaa liittymiä
- istutusten puute
- historialliset kerrostumat laiminlyöty suunnittelussa.

Toimenpidesuosituks

Selvityksessä painotetaan, että pienissä taajamissa ei juuri ole ongelmia ja parasta hoitoa on säilyttäminen ja toimenpiteistä pidättäytyminen. Siihen nähden esitetyt toimenpidesuosituks

- kevytväylien rakentaminen (56 kohdetta)
- muut kevyen liikenteen järjestelyt (saarekkeet, kavennukset, korotetut suojatiet)
- kiertoliittymän rakentaminen
- leveiden keskustaraittien uudelleen järjestely
- lisääistutukset, siistiminen
- tien tasauksen korjaaminen
- jaksotuksen vahvistaminen porttikohtia korostamalla
- ohikulkutien rakentaminen
- taajaman tiivistäminen
- liittymäjärjestelyt
- orientoitavuuden parantaminen (omaleimaiset tiejaksot, raitit, aukiot, akselit).

Oulu

Erityspiirteet

Oulun piirissä on käsitelty erillisissä selvityksissä taajamakuva, maankäyttö ja liikenneturvallisuus. Taajamat eroavat maisemallisilta lähtökohdiltaan selvästi: lännessä avautuu Pohjanmaa, idässä kohoavat vaarat. Osin maisemallisista syistä, osin pääliikenneverkon vaikutuksesta monet taajamat ovat hajonneet erillisiin osa-alueisiin. Vastapainoksi joukossa on myös kiinteinä säilyneitä keskustoja ja taajamia.

Keskeiset ongelmat ja uhkat

Pienimittakaavaisilla ja tasaisilla maisema-alueilla taajamien kasvu johtaa usein ristiriitaan maisematekijöiden kanssa (huono rajausta, pellolle rakentaminen, hahmottomuus). Ongelmia ovat:

- hajanainen rakenne
- ohikulkuteiden vetovoima
- taajamaa jakava läpikulkuliikenne
- tiemiljööön liikennepainotteisuus
- mittakaavalliset ongelmat
- omaleimaisuuden häviäminen
- laajat parkkipaikat ja risteykset
- peltöjen pusikoituminen.

Toimenpiteet

Pääperiaatteena painotetaan toimenpiteiden suunnittelua taajaman luonteesta ja ympäristötekijöistä käsin.

- hahmottomien alueiden jäsentäminen
- omaleimaisuuden korostaminen
- tasauksen lasku
- lisääistutukset
- näkemien raivaus
- jaksojen ja niiden vaihtumiskohtien korostaminen.

Taajamarakenteen tiivistäminen on keskeinen maankäytöllinen tavoite. Ohikulkutiejärjestelyjä harkitaan muutamiin kohteisiin. Toimenpidesuosituksia kohdistuu kaikkiin taajamiin. Eniten hoitoa vaativat sisääntulotiet (41 taajamaa) sitten keskustat (26) ja läpikulkutiet (24). Laaja-alaisia parannuksia kohdistuu eniten keskustajaksoille/kauppa-aukioille (10).

Lappi

Erityispiirteet

Kaikki tutkitut 17 taajamaa muistuttavat suuresti toisiaan ja ongelmat ovat samantyyppiset. Taajamat sijoittuvat kauniille paikoille vesistöjen äärelle ja niiden kasvu on vähäistä. Lapinsodan vuoksi vanhaa rakennuskantaa on vähän. Taajamatiet ovat maantiemäisiä läpikulkuväyliä.

Ongelmat

Kaikissa taajamissa perusongelma on läpikulkuteiden maantiemäisyys, liika väljyys, poikittaisen liikenteen turvattomuus ja ympäristön huono viimeistelytaso. Lisäksi on kirjattu

- historiallisten tekijöiden puute taajamakuvasa
- torit ja kokoontumispaikat puuttuvat kokonaan.
- ruma liikerakentaminen ja niiden avoimet pihat
- identiteetin katoaminen
- pakettipellot.

Toimenpidesuosituks

Toimenpiteet on esitetty yleispiirteisesti ja suurina kokonaisuuksina eikä niitä ole kohdistettu kartalle. Tärkeimpiä toimia ovat:

- taajamarakenteen tiivistäminen
- katutilan mittakaavan pienentäminen
- kevyen liikenteen väylät ja alikulut
- poikittaisliikenteen turvallisuuden parantaminen esim. saarekkeilla
- jaksottelun korostaminen
- hoidon ja viimeistelytason nosto
- kaavojen tarkistukset
- lumen ja kaamoksen hyödyntäminen (arktinen tunnelma).

Viidessä taajamassa (Hetta, Salla, Savukoski, Simo, Utsjoki) toimenpiteet ovat suhteellisen pieniä (ajoradan kavennukset, saarekkeet, pysäköinnin jäsentely jne). Kaikissa muissa on ehdotettu laajoja keskustateiden saneerauksia. Pika-parannuskohteita ei ole esitetty.

Taajamien tiemiljö on pääosin huonoa ja sen korjaaminen vaatii kaavojen uusimista ja rakennussuunnittelun tason nostoa ja mittavia muutoksia tiemiljöössä. Tarve laajaan yhteistyöhön ja suunnitteluun yli maanomistusrajojen on erityisen tärkeää. Lappilaisen taajaman identiteetti tulisi löytää ja vahvistaa.

Kaikissa valtakunnallisissa inventoinneissa esitetyissä ympäristökokonaisuuksissa ei ole yleisiä teitä.

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI			TIEPIIRIT "Helmi"	SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.			
Uusimaa	x Askola					Porvoonjoen kultt.maisema	1993-95
	Bromarv / Tammisaari					kirkonkylä ja kultt.maisema	
	Degerby / Inkoo					ent. kirkonkylä, kultt.maisema	
	Fagervik / Inkoo					ruukinalue, kultt. maisema	
	Fiskars / Pohja					ruukinalue, maisema	
	Helsingin pitäjän kk/Vantaa					kirkonkylä	1995
	Hindsby / Sipoo					kylä ja kultt.maisema	
	x Inkoo kk / Inkoo					kirkko ympäristöineen	
	x Jokela / Tuusula					teoll.alue ja rautatieasema	
	x Karjalohja					kirkonkylä	
	x Kellokoski / Tuusula					ruukin alue, sairaala-alue	rak.kaavateitä
	Koskenkylä / Pernaja					hist.teoll.alue	
	x Lapinjärvi kk / Lapinjärvi					kirkonkylä ja maisema	
	x Liljendal					kultt.maisema	
	x Mäntsälän kirkon miljöö					kirkonmäki kokonaisuutena	
	Pohjois-Paippinen / Sipoo					kylä ja kultt.maisema	1995-96
	x Nummi kk / Nummi-Pusula					kylä ja maisema	
	x Pernaja kk / Pernaja					kirkonkylä, kultt.maisema	
	Pukaro / Lapinjärvi					kylä, Taasianjoen kultt.mais.	
	x Pukkila					kirkon ympäristö ja maisema	
	x Nurmijärvi kk / Nurmijärvi					kirkon lähiympäristö	töt 1993
	x Rajamäki / Nurmijärvi					tehdasyhdyskunta	
	x Sammatti					kirkonkylä ja kultt.maisema	
	x Sipoo kk / Sipoo					kirkonseutu, hist.tielinja	
	x Siuntio kk / Siuntio					kirkko ja lähiympäristö	
	Snappertuna / Tammisaari					kirkonseutu, kultt.maisema	
	x Strömfors / Ruotsinpyhtää					ruukinalue	
	x Vihti kk / Vihti					kirkonkylä ja kultt.maisema	

x = taajamasektivtykseen kuuluva kohde

LITE 2. ARVOKKAAT TAAJAMAYMPÄRISTÖT

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI			TIEPIIRIT "Helmi"	SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.			
Turku, Varsinais-Suomi	x Alastaro kk / Alastaro						
	x Askainen						
	x Dragsfjärd					kirkkomaisema, Taalinteht.teoll.ymp. Suuri Rantatie ympäristöineen	
	x Haliikko, kirkonkylä						
	x Iniö, kirkonkylä						
	x Kalanti, kirkonkylä					kirkonseutu	
	x Kemiö					kirkon maisema	
	x Kisko kk / Kisko						
	x Kiikala kk / Kiikala						
	x Lemu					kirkkomiljö	
	x Lokalahti / Uusikaupunki						
	x Merimasku					kirkkomaisema	
	x Mietoinen kk / Mietoinen					kirkon ympäristö	tot. 1994
	x Parainen					kirkkomaisema	
	x Rohdainen / Pyhäranta						
	x Rusko					kirkonkylän maisemakokonaisuus	
	x Sauvo					kirkon ympäristö	tot 1994
	x Soukainen / Laitila						
	x Suomensjärvi					kirkonkylä	
	x Taivassalo					kirkkomaisema	
	x Untamala / Laitila						
Satakunta	x Västana fjärd					kirkkomaisema	
	x Vehmaa kk / Vehmaa						
	x Ahlainen / Pori						
	x Hinnerjoki / Eura						
	x Kangas / Kullaa						
	x Kankaanpää / Köyliö						
	x Karkku / Vammala						
	x Keikyä (Äetsä)						
	Kokemäki						
	Loimaa						
	x Pomarkku						
	Sampu / Huittinen						

x = taajamaseelvitykseen kuuluva kohde

x = taajamaselvitykseen kuuluva kohde

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI				TIEPIIRIT "Helmi"	SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.				
Häme	x Eräjärvi, Orivesi						kylä	
	x Hauho kk / Hauho							
	x Hikiä / Hausjärvi						kulttuurimaisema	
	Hollola kk / Hollola							
	x Järvelä / Kärkölä						rautatieasema	
	x Kilvakkala / Ikaalinen						kulttuurimaisema, kylä	
	x Kuhmalahti kk						kulttuurimaisema, kirkonseutu	
	x Kärkölä kk / Kärkölä						kirkonkylä ja kulttuurimaisema	
	x Lappila / Kärkölä						pienipiirteinen kyläkeskus	
	x Luopioinen kk						kirkonkylä	
	x Orivesi keskusta							
	Porras / Tammela							
	x Renko kk						kirkonkylä	
	x Ryttylä / Hausjärvi						kaunis taajamatie	
	x Tammela kk / Tammela							
	Soininkylä / Ähtäri						maanviljelyskylä	
	x Syrjäntaka / Tuulos						kulttuurimaisema, kylä	
	x Vesilahti kk / Vesilahti						kulttuurimaisema	
	x Viljakkala kk						Kirkkojärven kulttuurimaisema	
Kaakkois-Suomi Kymi	x Iitti						vanha kirkonkylä, 150 as.	
	x Jaala kk / Jaala							
	x Purola, Pyhtää						merenrantakylä	
	x Verla, Jaala						hist. teollisuusympäristö	
Etelä-Karjala	x Lemi						kirkonmäki ja ympäristö	
	x Suomenniemi kk						kirkon ympäristö	
	Suomenkylä/ Suomenniemi						maalaiskylä ja maisema	

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI				TIEPIIRIT "Helmi"	SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.				
Mikkeli	x Anttola						satama-alue	
	x Enonkoski kk / Enonkoski						kirkonkylä	
	Haukivuori kk / Haukivuori						kirkonkylä	
	x Heinävesi kk / Heinävesi						kirkonmäki ja satama	
	x Hirvensalmi						kirkonseutu	
	x Joroinen kk						kirkonkylä	
	Kaitaisten kylä / Joroinen						kylä, vanha maantie	
	x Jäppilä kk / Jäppilä						Kirkonmäki, Puotimäki	
	x Kangaslampi						kirkonkylän kultt.maisema	
	x Kangasniemi kk						kirkkoympäristö	
	x Mäntyharjun vanha kk						vanha kirkonkylä	
	Mäntyharju, Asemanseutu						asema ja kirkonkyläympäristö	
	Putikko / Punkaharju						tiivis kylä	
	x Puumala						kirkkomaisema	
	x Ristiina kk / Ristiina						kirkonkylä	
	x Savonranta						pienipiirteinen kylä	
Keski-Suomi	x Koskenpää / Jämsänkoski						maalaiskylä ja maisema	
	x Kinnula						kirkonkylä	
	x Kivijärvi						kirkonkylä	
	x Luhanka						kirkko ympäristöineen	
	x Multia						kirkonkylä	
	x Petäjävesi kk						vanhan kirkon ympäristö	
	x Sumiainen						kirkonkylä	
Savo-Karjala Kuopio	x Lapinlahti						kirkon lähiympäristö	
	x Leppävirta kk / Leppävirta						kirkko ympäristöineen, ranta	
	x Maaninka						Maaninkajärven kultt.maisema	
	x Muuruvesi / Juankoski						kylä ja maisema	
	x Pielavesi kk / Pielavesi						kirkonkylän ranta	
	x Rautalampi kk/ Rautalampi						kirkonkylän maisema	
	x Säyneinen / Juankoski						kylä ja maisema	
	x Vehmersalmi						kirkkoympäristö	

x = taajamaseelvitykseen kuuluva kohde

x = taajamaselvitykseen kuuluva kohde

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI				SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.	"Helmi"		
Pohjois-Karjala	Hattuvaara / Ilomantsi					vaarakylä ja tsasouna	
	x Heinävaara / Kiihtelysvaara					kylä ja maisema	
	x Ilomantsi kk / Ilomantsi					kirkkomaisema ja vanha tie	
	x Juuka kk / Juuka					vanha kirkonkylä	
	x Kesälahti kk / Kesälahti					kirkonkylä	
	x Kiihtelysvaara kk					kirkon ympäristö	
	Möhkö / Ilomantsi					ruukinalue ja kylä	
	x Puhos / Kitee					teollisuusalue ja kartano	
	Selkie / Kontiolahti					vaarakylä ja -maisema	
	x Valtimo kk / Valtimo					kirkon ympäristö	
	Värtsilä kk / Värtsilä					kylä ja maisema	
Vaasa	x Alajärvi					kirkon ympäristö	ei yleisiä teitä
	x Alaveteli / Kruunupyy					kirkon seutu	
	x Björköby / Mustasaari						
	x Evijärvi					kirkon miljöö	1995-96
	x Ilmajoki					kirkon ympäristö, maisema	1994-95 jk+pp
	x Isokyrö					kulttuurimaisema ja keskiaikainen kirkko	1997-98, sisääntulo vt 16
	x Jurva					kirkon ympäristö	
	x Kaustinen					kirkko ympäristöinen	
	Koskimäki / Jurva					perinteinen kylänraitti	
	x Kannus					kirkonseutu	1994 kiertoliittymä, 1994-95 jk+pp
	Kirkkorannan kylä / Pietarsaari					kirkko ja kyläasutus	ei yleisiä teitä
	x Korttesjärvi					kirkko ympäristöineen	1995-96
	x Kuortane					kirkonseutu	1997-98
	x Kälviä					kirkonkylä ja maisema	1998-99

x = taajamaselvitykseen kuuluva kohde

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI			TIEPIIRIT "Helmi"	SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.			
Vaasa	x Laihia					kirkonseutu ja kultt.maisema	1994-95, vt 3 järjestelyt ei yleisiä teitä
	x Lapua					kirkko ja ympäristö	
	x Luoto					kirkonseutu	
	x Maksamaa					perinteinen nauhakylä	1995-96
	Raumankari / Himanka					tiivis kylä	
	Raippaluoto kk / Mustasri					perinteinen kirkonkylä	
	Siipyy / Kristiinankaupunki					kirkonkylä ja maisema	1994-95
	x Sulva / Mustasaari					kirkonseutu, nauhakylä	
	x Toholampi					Lestijoen kulttuurimaisema	
	x Vöyri					Vöyrinjoen kulttuurimaisema	
	x Ylistaro					kirkonkylä ja maisema	
Oulu	Alatemma / Liminka					kylä ja kultt.maisema	ei yleisiä teitä
	Alpua / Vihanti					kylänraitti	
	x Haapajärvi					kirkon ympäristö	
	x Haapavesi					kirkonkylä	
	x Hailuoto					perinteiset kylät, maisema	
	x Haukipudas					kirkon ympäristö	
	Iin Hamina / Ii					tiivis markkinakylä	
	Jakkuranta, Jakkukylä / Yli-Ii					kylänraitit	
	x Kempele					kirkon ympäristö	
	x Kestilä					kirkkoympäristö	
	x Kiiminki					kirkkoympäristö	
	x Kuivaniemi kk / Kuivaniemi					kirkonkylä, säilynyt raitti	
	Leppiniemi / Muhos					voimalaitoskylä	
	Liminganjokivarsi / Liminka					raittikylä joen varressa	
	x Lumijoki					kylä ja maisema	
	x Merijärvi kk / Merijärvi					kirkko ja ympäristö	

TIEPIIRI	TAAJAMA / KUNTA	VALTAKUNNALLINEN INVENTOINTI			TIEPIIRIT "Helmi"	SUOJELUKOHDE	Huomautuksia, toteutusajankohta
		Kans. mais.	Arv. mais.	Rak. kultt.			
Oulu	Pyhäjärvi KK / Pyhäjärvi					kirkonkylä	
	x Rantsila kk / Rantsila					kirkonkylän raitti	
	x Reisjärvi kk / Reisjärvi					maisema ja kylät	
	Sievin Asemakylä / Sievi					rautatieympäristö	
	x Sievi kk / Sievi					kirkko ympäristöineen	
	x Siikajoki					kulttuurimaisema	
	x Säräisniemi / Vaala					perinteinen kirkonkylän raitti	
	Tyrämäki / Taivalkoski					kylä ja maisema	
	x Temmes kk / Temmes					kirkonkylä	
	x Tyrnävä kk / Tyrnävä					kirkonkylä ja viljelysmaisema	
	Vuotungin kylä / Kuusamo					kylä ja maisema	
	x Vihanti kk / Vihanti					kirkon ympäristö	
Lappi	Alatornio kk / Tornio					kirkko ympäristöineen	
	Simonniemen kylä / Simo					kirkonkylä, raitit, tiestö	
	Suvanto / Pelkosenniemi					hyvin säilynyt kylä	
	x Ylitornio					kulttuurimaisema	

x = taajamaselevitykseen kuuluva kohde

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 79/1995 Geotekniikan informaatiojulkaisuja: Tieleikkausten pohjatutkimukset. TIEL 3200354
- 80/1995 Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskuntataloudellinen perusta.. TIEL 3200355
- 81/1995 Bitumiemulsion murtumisajan määrittäminen. TIEL 3200356
- 82/1995 PAB-V -tutkimukset 1995. TIEL 3200357
- 83/1995 Ympäristö tiepiirin toiminnassa. TIEL 3200358
- 84/1995 Soratien tasaisuuden ja pinnan kiinteyden vaikutukset ajokustannuksiin. TIEL 3200359
- 85/1995 Valo-ohjatun liittymän välityskyky. TIEL 3200360
- 86/1995 Valtatien 4:n Järvenpää-Mäntsälä-välin muuttuvan reittiopastusjärjestelmän vaikutukset. TIEL 3200361
- 87/1995 Moottoriväylien rinnakkaistiet; Esiselvitys alemman tieverkon ominaisuuksista ja suunnitteluperiaateista moottoriväylän liikennekäytävässä. TIEL 3200362
- 88/1995 Remixer-stabilointi. TIEL 3200363
- 89/1995 Lauttapaikkojen palvelutaso. TIEL 3200364
- 90/1995 Lossin ohjausköyttä korvaavat laitteistot. TIEL 3200365
- 91/1995 Heinolan ohikulkutien seurantatutkimus. TIEL 3200366
- 92/1995 Voidaanko henkilöautoliikennettä vähentää? TIEL 3200367
- 93/1995 PTM-auton mittaaman megakorkeuden soveltuvuus päällysteen tasaisuuden arviointiin. TIEL 3200368
- 94/1995 Stabiloidun maamassan leikkauslujuuden ja CPT-kairauksen välinen riippuvuus. TIEL 3200369
- 1/1996 Muuttuvien kelivaroitusmerkkien vaikutus ajonopeuksiin, aikaväleihin ja kuljettajien käsityksiin. TIEL 3200370
- 2/1996 Kestävä kehitys tiensuunnittelussa. TIEL 3200371
- 3/1996 Yleisten teiden ympäristön tila - luonto. TIEL 3200372
- 4/1996 Liittymien muutostoimenpiteiden vaikutus liikennekäyttäytymiseen - pyöräteiden ylityskohdat. TIEL 3200373
- 5/1996 Uudenmaan tiepiirin liikenteen hallintakeskuksen tehtävä ja toiminnot. TIEL 3200374
- 6/1996 Tuotannon laatu-, päällysy- ja routarakenteet. TIEL 3200375
- 7/1996 Terminaaliivoituksen periaatteet. TIEL 3200376
- 8/1996 Yleisten teiden ympäristön tila - taajamat. TIEL 3200377